SKRZYDLATA POLSKA

LUTY 1932
NR. 2 (88) ROK III (IX)

ORGAN AEROKLUBÓW

ZŁ. 1

WYDAWNICTWO L. O. P. P.

VADEMECUM LOTNICTWA POLSKIEGO

WŁADZE PAŃSTWOWE

Lotnictwo w Polsce podlega dwum ministerstwom. Cywilne—Ministerstwu Komunikacji, które posiada samodzielny Wydział Lotnictwa Cywilnego; wojskowe — Ministerstwu Spraw Wojskowych, mającemu Departament Aeronautyki.

Departament Aeronautyki M. S. Wojsk. — Warszawa, Puławska 4, tel. 8-20-70. Wydziały: ogólno-organizacyjny, techniczny i studjów oraz samodzielne referaty: balonowy i personalny. Przy Dep. Aeronautyki istnieje Wojskowy Zakład Zaopatrzenia Aeronautyki.

Wydział Lotnictwa Cywilnego — Warszawa, Wiejska 3, tel. 9-55-80. Referaty: administracyjny, eksploatacyjny, rozbudowy (lotnisk i dróg powietrznych) i polityczno-prawny.

ORGANIZACJE SPOŁECZNE

Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej. Na czele Rada Główna i Zarząd Główny. Placówki miejscowe: Komitety wojewódzkie, komitety powiatowe oraz koła przy urzędach, stowarzyszeniach i instytucjach.

Zarząd Główny—Warszawa, Wierzbowa 9, tel. 704-26, 541-69 i 713-11.

Komitety wojewódzkie:

Stołeczny — Chmielna 27, tel. 732-14.
Warszawski — Hoża 21, tel. 8-65-77.
Białostocki — Warszawska 17.
Kielecki — Sienkiewicza 36.
Krakowski — Basztowa 22.
Lubelski — Powiatowa 1.
Lwowski — Smolki 3.
Łódzki — Dąbrowskiego 5, Sąd, pok. 113.
Nowogródzki — 3 Maja 1.
Poleski — Brześć, 3-go Maja 38.
Pomorski — Toruń, Jadwigi 12-14.
Poznański — Dyr. P. K. P., pokój 38.
Stanisławowski — Dyr. P. K. P.
Śląski — Katowice, Województwo.
Tarnopolski — Tarnopol, Województwo.
Wileński — Marji Magdaleny 4.
Wołyński — Łuck, Jagiellońska 24.

Komitety na prawach wojewódzkich:

Dyrekcyjny P. K. P. w Warszawie — Stacja Warsz.-Wsch., pokój 20.

Dyrekcyjny P. K. P. w Krakowie — Dyr. P. K. P.

Dyrekcyjny P. K. P. w Wilnie — Dyr. P. K. P., Słowackiego 2.

WOJSKO

Grupy aeronautyczne: 1-sza w Warszawie, 3-cia w Krakowie.

Pułki lotnicze: 1-szy w Warszawie, 2-gi w Krakowie, 3-ci w Poznaniu, 4-ty w Toruniu, 5-ty w Lidzie, 6-ty we Lwowie.

Morski Dyon Lotniczy — w Pucku.

Baony balonowe: 1-szy w Toruniu, 2-gi w Jabłonnie.

Szkoły: Centrum Wyszkolenia Oficerów Lotnictwa — Dęblin.

Centrum Wyszkolenia Podoficerów Lotnictwa — Bydgoszcz.

Szkoła Lotnicza Strzelania i Bombardowania — Grudziądz.

Podoficerska Szkoła Lotnictwa dla Małoletnich — Bydgoszcz.

NAUKA

Instytuty: Instytut Badań Technicznych Lotnictwa — Warszawa, Puławska 4, tel. 803-00.

Instytut Aerodynamiczny — Warszawa, Nowowiejska 50, tel. 8-53-25.

Centrum Badań Lotniczo-Lekarskich — Warszawa, Puławska 4, tel. 8-22-98.

Państwowy Instytut Meteorologiczny w Warszawie (współpraca).

Laboratorjum Aerodynamiczne przy Politechnice Lwowskiej—Lwów, Politechnika.

Szkoły techniczne wyższe: Politechnika Warszawska — sekcja lotnicza na wydziale mechanicznym.

Inne szkoły: Państwowa Szkoła Lotnicza i Samochodowa w Warszawie, Hoża 88.

Szkoła Rzemieślnicza im. Konarskiego — Warszawa, Leszno 72 — wydział lotniczy.

Szkoły pilotów: Centra Przysposobienia Wojskowego Lotniczego — w Łodzi i w Krakowie — szkoły pilotażu sportowego wyłącznie dla członków Klubów.

Pozatem szkoły pilotażu przy Klubach. W budowie szkoła L. O. P. P. w Radomiu.

Szkoła Mechaników: Cywilna Szkoła Mechaników L.O.P.P. we Lwowie.

Stowarzyszenia: Stowarzyszenie Inżynierów Lotniczych—Warszawa,Nowowiejska 50.

Tow. im. S. Drzewieckiego dla popierania w Polsce badań naukowych z dziedziny lotnictwa — Warszawa, Jerozolimska 71 (inż. P. Drzewiecki).

Sekcja Lotnicza Koła Mechaników Stud. Polit. Warsz. — Warszawa, Polna 3 — posiada warsztat doświadczalny budowy samolotów turystycznych.

Związek Awiatyczny Stud. Polit. Lwowskiej — Lwów, Politechnika — warsztat szybowcowy.

Koło Lotnicze Stud. Polaków Polit. Gdańskiej — Gdańsk — Wrzeszcz, Heeresanger 11.

SPORT

Lotnictwo sportowe reprezentuje Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej, należący do Międzynarodowego Związku Lotniczego (F. A. I.), wspólnie z klubami lotniczemi, które są doń afiljowane. Przy A.R.P. istnieje organ doradczy Władz — Komisja Lotnictwa Sportowego oraz reprezentacja klubów — Rada Klubów Afiljowanych do A.R.P.

Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej i Komisja Lotnictwa Sportowego — Warszawa, Krakowskie Przedm. 11, tel. 603-70.

Rada Klubów Afiljowanych — Warszawa, Chmielna 27 — 7, tel. 654-75.

Kluby lotnicze:

Warszawa. Aeroklub Warszawski, Chmielna 27, tel. 654-75; lotnisko — Wawelska, tel. 8-10-01.

Kraków. Aeroklub Krakowski — Rynek Gł. 6, tel. 22-78.

Lwów. Aeroklub Lwowski — Kalecza 20-a.

Poznań. Aeroklub Poznański — ul. Marcinkowskiego 18.

Wilno. Aeroklub Wileński — Mickiewicza 4 m. 4, tel. 7-63.

Katowice. Aeroklub Śląski — skrz. poczt. 391.

Łódź. Łódzki Klub Lotniczy — Dąbrowskiego 5, Sąd Okr., pokój 119.

Lublin. Lubelski Klub Lotniczy — Powiatowa 1.

Biała Podlaska. Klub Lotniczy Podlaskiej Wytwórni Samolotów — Wytwórnia.

Gdańsk. Aeroklub Akademicki w Gdańsku — Wrzeszcz (Langfuhr), Heeresanger 11.

PRZEMYSŁ

Reprezentuje: Zrzeszenie Przemysłowców Lotniczych — Warszawa, Smolna 23, tel. 303-52.

Wytwórnie płatowców:

Państwowe Zakłady Lotnicze — Warszawa, Puławska 2, tel. 8-73-03.

Podlaska Wytwórnia Samolotów S. A. — Biała Podlaska. Zarząd: Warszawa, Natolińska 13, tel. 8-91-46.

Zakłady Mechaniczne E. Plage i T. Laśkiewicz — Lublin, Fabryczna 24-26. Biuro warszawskie: Smolna 23, tel. 325-11.

Wytwórnie silników:

Polskie Zakłady Skody — Warszawa — Okęcie, tel. 610-44.

Fabryka maszyn precyzyjnych „Avia“ — Warszawa, Siedlecka 63, tel. 10-28-41.

H. Liefeld i S. Schiffner sp. z o. o. — Warszawa, Wolność 5.

KOMUNIKACJA

Polskie Linje Lotnicze „LOT“ — przedsiębiorstwo państwowo-samorządowe. Przewóz pasażerów, poczty i towarów. (Patrz rozkład lotów).

Zarząd — Warszawa, Marszałkowska 138, tel. 547-60, lotnisko — 8-08-50.

Oddziały:

Bydgoszcz — lotnisko, tel. 19-19.
Katowice — lotnisko, tel 1-35 i 1-45.
Kraków — Szpitalna 32, tel. 132-22 i 125-45 (lotnisko).
Lwów — Jagiellońska 20, tel. 45-71 i 29-36 (lotnisko).
Poznań — Wały Zygmunta Starego 4, tel. 55-16 i 67-11 (lotnisko).
Gdańsk—Langfuhr, lotnisko, tel. 415-31.
Brno — lotnisko, tel. 42-66.
Bukareszt — Bul. S. C. Bratianu 75, tel. 235-97.
Czerniowce — lotnisko.
Galacz — lotnisko.
Wiedeń — „Luftreisebüro“, Kaertnerring 5, tel. R. 28-1-21.
Sofia — Benkovski 8, tel. 443.
Saloniki — Gr. Alexander 5, tel. 11-31

SKRZYDLATA POLSKA

MIESIĘCZNIK LOTNICZY

POŚWIĘCONY GŁÓWNIE LOTNICTWU SPORTOWEMU I TURYSTYCE POWIETRZNEJ

WYDAWNICTWO LIGI OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ

ORGAN POLSKICH KLUBÓW LOTNICZYCH

REDAKTOR: JERZY OSIŃSKI

Adres Redakcji i Administracji: **WARSZAWA, CHMIELNA 27 m. 7.** Tel. 654-75. Konto P. K. O. 9511.
Warunki prenumeraty: W kraju rocznie — 10 zł., półrocznie — 5½ zł., kwartalnie — 3 zł. **Numer pojedyńczy 1 zł.** Zagranicą rocznie — 8 fr. szw., półrocznie — 4 fr. szw. **Ceny ogłoszeń:** 1 str. — 300 zł., ½ str. — 180 zł., ¼ str. — 100 zł., ⅛ str. — 70 zł.

Prenumeratę przyjmuje się na okres kalendarzowy i wymawia przed upływem jej okresu; inaczej pismo wysyłane jest nadal, zaś prenumerator zaciąga wobec Wydawnictwa dług. Przy zamawianiu egzemplarzy pojedyńczych należy załączać znaczki pocztowe na porto lub wpłacać dodatkowo: przy 1 egz. — 15 gr., 2 — 3 egz. — 25 gr., 4 — 7 egz. — 50 gr., 8 — 12 egz. 60 gr.

„SKRZYDLATA POLSKA" JEST DALSZYM CIĄGIEM „MŁODEGO LOTNIKA". ZMIANA TYTUŁU NASTĄPIŁA Z DNIEM 1 LIPCA 1930 R. PO WŁĄCZENIU DO „MŁODEGO LOTNIKA" „PILOTA"

Każdy wygrywa!

KONKURS spożywców cukru
pod hasłem

szczypta soli-szczypta cukru

NAGRODY: (przez losowanie) — **I-sza 100 zł, II-ga 50 zł., i 14 nagród po 25 zł.**

Każdemu uczestnikowi konkursu zostanie bezpłatnie przesłana gra towarzyska, lub wielobarwnie ilustrowana książeczka.

Należy z pomiędzy niżej przedłożonych haseł:

1. **Cukier** — *daje smak jarzynom.*
2. **Cukier** — *udelikatnia mięso*
3. **Cukier** — *najlepsza przyprawa zupy*
4. **Cukier** — *to podstawa wykwintnego sosu*

wybrać dla propagandy takie, które w Polsce najlepiej w praktyce się przyjmie, aby zapoczątkować zasadę, stosowaną w kuchniach zachodniej Europy.

Wszędzie, gdzie używamy soli, należy również używać cukru!

Nakleić znaczek 10 gr. i wysłać w otwartej kopercie z napisem „druk".

Do Biura Propagandy Konsumcji Cukru
Warszawa, Karowa 20

Głosuję za Nr.

Imię i nazwisko ....

Adres ....

Nr. 185

POLSKIE LINJE LOTNICZE „LOT“

ROZKŁAD LOTÓW

WAŻNY OD 1 PAŹDZIERNIKA 1931 R. DO 31 MARCA 1932 R.

Samoloty kursują		KIERUNEK	Samoloty kursują	
w poniedz., środy i piątki	we wtorki, czwartki i soboty		w poniedz., środy i piątki	we wtorki, czwartki i soboty
	9.15 o.	Warszawa	p. 12.25	
	11.05 p.	Bydgoszcz	o. 10.35	
	11.25 o.	Bydgoszcz	p. 10.15	
	12.40 p.	Gdańsk	o. 9.00	
	9.00 o.	Warszawa	p. 11.10	
	11.10 p.	Poznań	o. 9.00	
	9.30 o.	Warszawa	p. 10.30	
	11.30 p.	Katowice	o. 8.30	
8.30 o.		Warszawa		p. 15.00
10.20 p.		Kraków		o. 13.10
10.40 o.		Kraków		p. 12.50
11.20 p.		Katowice		o. 12.10
11.50 o.		Katowice		p. 11.40
13.35 p.		Brno		o. 9.55
14.00 o.		Brno		p. 9.30
15.00 p.		Wiedeń		o. 8.30
	8.45 o.	Warszawa	p. 11.15	
	11.15 p.	Lwów	o. 8.15	
8.30 o.		Lwów		p. 15.00
*11.00 p.		Czerniowce		o. 14.30*
*11.30 o.		Czerniowce		p. 14.00*
*14.10 p.		Galacz		o. 11.20*
*14.40 o.		Galacz		p. 10 50*
*16.00 p.		Bukareszt		o. 9.30*

OBJAŚNIENIE ZNAKÓW

o. odlot.
p. przylot.
* czas wschodnio-europejski.

UWAGA: Wznowienie ruchu na linji Bukareszt — Sofja — Saloniki nastąpi z wiosną 1932 r.

Administracja „Skrzydlatej Polski“

poszukuje

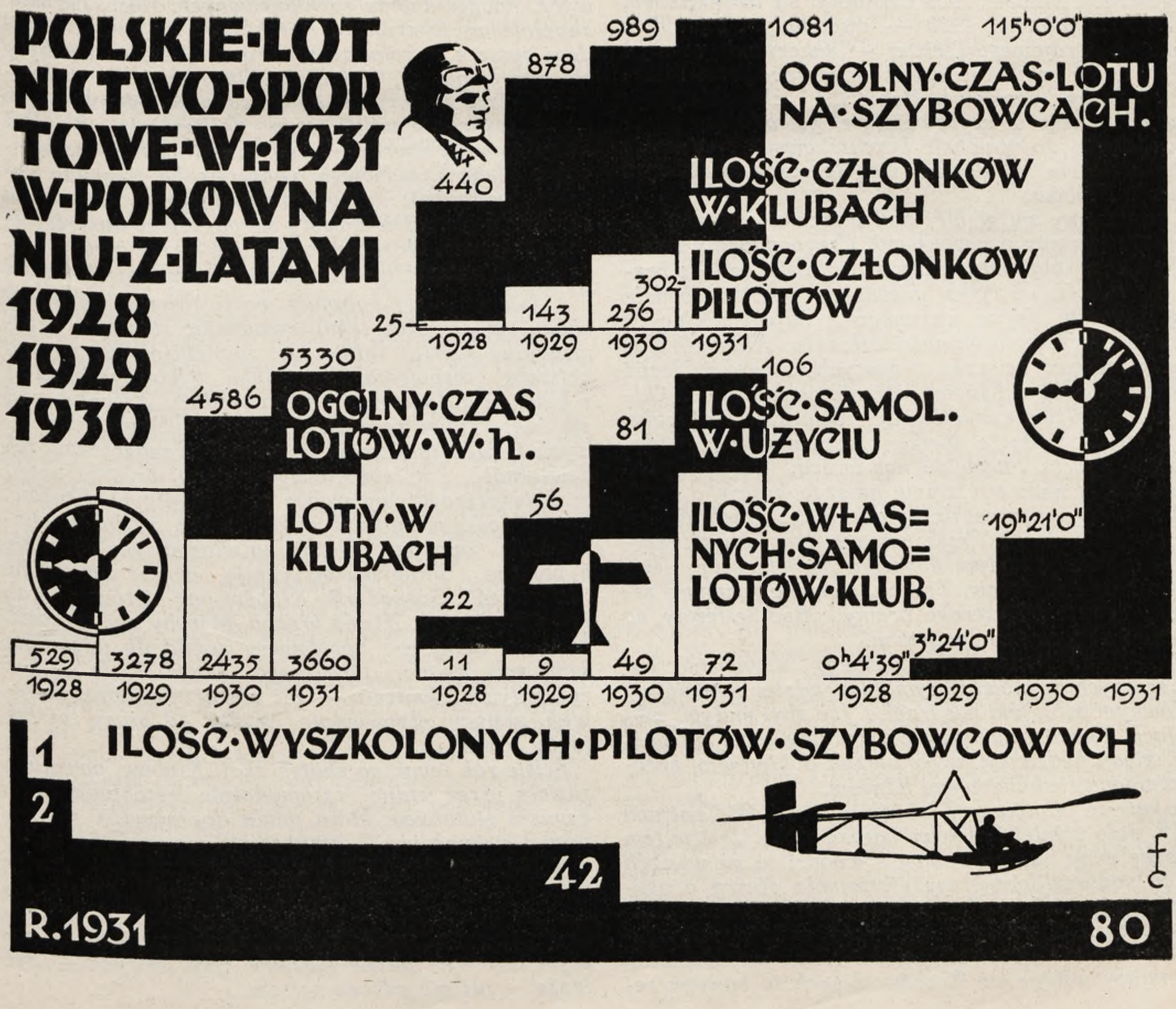
KOLPORTERÓW NA PROWINCJĘ

WARUNKI DOGODNE **WYMAGANA KAUCJA**

ZGŁOSZENIA DO ADMINISTRACJI SKRZYDLATEJ

SKRZYDŁATA POLSKA

Rok III (IX) LUTY 1932 Nr. 2 (88)



NA WIDNOKRĘGU

Działalność Klubów w roku 1931. — Mimo wszystko, postęp olbrzymi. — Braki.

Zestawienie wyników działalności Klubów za rok 1931 przygotowywaliśmy z niepokojem. Wieści bowiem, jakie dochodziły nas z terenów w drugiem półroczu rodziły obawę, że bilans roku 1931 w porównaniu z poprzednim nie wykaże oczekiwanego wzrostu. Tymczasem obawy nasze okazały się najzupełniej płonne. Postęp jest i to wspaniały! Mimo znacznie pogorszonych warunków finansowych i ogólnej depresji gospodarczej kraju, wszystkie pozycje, ilustrujące rozwój lotnictwa sportowego w Polsce wykazują duży skok naprzód.

Najbardziej ważki miernik rozwoju działalności Klubów — ilość godzin lotu — daje nam wzrost 50-procentowy (z 2.435 godz. na 3.660). Liczba samolotów w Klubach powiększyła się z 49 na 83. Mamy w swojem gronie już ponad 300 pilotów. Nawet ilość posiadaczy samolotów do użytku prywatnego wzrosła z 7-u do 11-u. Słowem — idziemy stale naprzód wielkiemi krokami.

Każdy rok działalności Klubów ma swój specjalny charakter; jakaś jedna dziedzina wysuwa się w nim na plan pierwszy. 1928-y był rokiem powstawania i organizacji Klubów, 1929 zaznaczył się intensywnem szkoleniem pilotów, 1930 — wspaniałym wynikiem konkursu krajowego (ściślej — sukcesami maszyn RWD) dając nam własne, odpowiadające przeznaczeniu samoloty sportowe. Rok 1931 charakteryzuje olbrzymi postęp w szybownictwie, powodujący przełom nietylko w lotnictwie bezsilnikowem, lecz także w szkolnictwie lotniczem wogóle oraz w dalszym rozwoju Klubów.

Zastanówmy się głębiej nad owocami ostatniej jesiennej wyprawy szybowcowej. Przypominamy sobie, co było dwa lata temu, kiedy okazało się, że — z braku funduszów — tylko niewielka garstka będzie mogła szkolić się na warunkach, odpowiadających kieszeni ogromnej większości członków Klubów? Nastąpiła masowa ucieczka z naszych szeregów. Pocóż opłacać składki w Klubie, jeśli nie można latać? Odtąd wzrost ilości członków był niewielki. Zasklepialiśmy się. A teraz te wielkie rzesze miłośników błękitnego sportu znowu do nas wrócą, przybędą też i inni, mając nadzieję latania na szybowcach.

A musimy na wzrost liczby członków, na ich werbunek zwracać uwagę. Przez ostatnie dwa lata grzeszyliśmy absolutną w tym kierunku obojętnością. Niewolno nam tak czynić. Trzeba, stosując rozumną selekcję, otworzyć szeroko bramy. Boć jesteśmy na swoich terenach monopolistami!

Przejdźmy teraz do krytycznego omówienia poszczególnych działów. W tym dniu radości zapomnimy o głównym bólu, jaki nas trapi, t. j. o zbyt małych subsydjach. Temat finansowy przełożymy sobie na później, kiedy będziemy rozporządzali dokładnemi sprawozdaniami rachunkowemi Klubów.

Szkolenie pilotów w Klubach wzrosło. W Centrach P. W. dało wyniki ilościowe bardzo słabe. Jest w tem i trochę winy naszej. Znowu wychodzi tu na wierzch to, co podkreśliliśmy wyżej: zamało dbamy o uzupełnianie swoich szeregów, o narybek. Trzeba tworzyć przy Klubach koła młodzieży, w których mogliby się znaleźć liczni adepci lotnictwa niepełnoletni, niemający wstępu do Klubów. Z nich to bowiem rekrutują się głównie kandydaci do Centrów P. W.Lotn. Trening stale kuleje z braku odpowiedniego sprzętu. Mamy przeładowane hangary staremi Hanriot'ami bez silników. Niestety, nie można ich użyć jako szybowce! Silniki Rhon, które dostajemy od wojska, kończą się częstokroć już po kilku godzinach. Kupiliśmy kilka z Francji, ale i one sytuacji nie ratują. Byłby już czas na to, abyśmy tę rupieciarnię, dobrą na pierwsze dwa lata, mogli zastąpić ekonomicznemi samolotami, przyczem musimy mieć dalsze typy. Nie można ograniczać treningu do jednego typu szkolnego.

Jeśli chodzi o czysty sport, o zawody, to są tu duże niedomagania organizacyjne. Brak jest, przedewszystkiem, pewnych podstaw, którychby mieli się trzymać organizatorzy konkursów lokalnych. Stąd bezplanowość tych zawodów i ciągłe braki z powodu niedzielenia zawodników na klasy. Półśrodki takie, jak handicap, nie załatwiają sprawy. Mimo wyraźnej potrzeby, nie mamy dotąd mistrzostw, ba — nawet regulaminu sportowego i kalendarza zawodów.

Na zakończenie zastanowimy się ogólnie nad organizacją. Mamy obecnie dziesięć Klubów dzielnicowych, naogół dobrze rozplanowanych. Ilość, narazie, zupełnie wystarczająca. Aerokluby Akademickie, będące jeszcze w roku zeszłym w większości, wyzbyły się swojej nazwy, stając się dostępnemi dla wszystkich. Z sześciu pozostał tylko jeden, w Gdańsku, który nie wykracza po za teren Politechniki. Powstał nowy ośrodek sportu — Dęblin, jako sekcja szybowcowa Klubu Lubelskiego. Dalej trzeba z wielką radością podkreślić skoordynowanie pracy na Śląsku i w Krakowie, gdzie dawały się odczuwać dążenia separatystyczne. Możemy powiedzieć — jak rzadko która dziedzina sportu — że idziemy w jednej kolumnie.

Tylko czoło tej kolumny wciąż jeszcze nie odpowiada całości. Rok temu, omawiając strukturę organizacyjną sportu lotniczego, zwróciliśmy uwagę na potrzebę zespolenia Aeroklubu Rzeczypospolitej z klubami afiljowanemi tak, aby duży Aeroklub stał się faktycznym reprezentantem Klubów dzielnicowych i, jako taki, mógł uzgadniać i nadzorować ich działalność. Potrzeba takiego organu, wyposażonego w duże prerogatywy wobec poszczególnych Klubów, daje się odczuć na każdym kroku. Praca Klubów znowu idzie samopas. Każdy na własną rękę stara się o pomoce. Silniejszy otrzymuje więcej subsydjów i „skreśleń". Gospodarka Klubów jest nierówna, brak jest wytycznych. Niema organu, któryby złu zaradził. Komisja Lotnictwa Sportowego zeszła do właściwej sobie roli organu doradczego władz. Rada — bez egzekutywy i budżetu — nic zrobić nie może. Aeroklub, mający odpowiednie środki, od pracy tej tak jakby stronił.

Ściśle rok temu, na skutek akcji Klubów, powołana została przez walne zgromadzenie Aeroklubu R. P. komisja statutowa, która miała doprowadzić do naprawy stosunków. Z przykrością musimy skonstatować, że do dziś akcja została bez rezultatu. A rok ubiegły zamiast postępu przyniósł w dziedzinie organizacyjnej chaos, cofając nas do okresu początków. Projekty zostały na papierze, a życie wyżłobiło na naszym idealnym planie głębokie rysy, których — być może — już nie uda się zatrzeć.

KU ROZPOWSZECHNIENIU SPORTU LOTNICZEGO

SAMOLOTY „LUDOWE“ OD 4½ TYS. ZŁ. — WYŚCIGI LOTNICZE Z TOTALIZATOREM

Ciężka sytuacja finansowa, w jakiej znajduje się polskie lotnictwo sportowe, zmusza nas do zastanowienia się z jednej strony nad tem, skąd wydobyć nowe dochody wobec wysychania dotychczasowych źródeł pomocy, t. j. subwencji, z drugiej zaś nad zmniejszeniem kosztów latania. Wiemy, że dziś są one jeszcze bardzo wysokie i to głównie utrudnia popularyzację sportu lotniczego.

Mamy do zanotowania ciekawe dążenia w obu wyżej wymienionych kierunkach w Niemczech. Pracuje się tam bardzo usilnie nad tem, aby sport lotniczy był „sportem ludowym“.

Dotychczas nastąpiło w Niemczech istotne spopularyzowanie szybownictwa. Najrozmaitszych organizacyj, uprawiających szybownictwo, liczą Niemcy ponad 200, a cyfra pilotów szybowcowych wszystkich kategoryj przekracza 10.000. Najlepszym wskaźnikiem wielkiego zainteresowania się społeczeństwa szybownictwem są częste i obszerne artykuły z dziedziny lotnictwa bezsilnikowego w pismach codziennych. Nie są to wzmianki o wyczynach sportowych, ujęte w formie ciekawych opisów, lecz — w większości wypadków — artykuły techniczne, pisane przez fachowców. Wobec tak wielkiej liczby pilotów szybowcowych i, niewątpliwie, znacznie większej jeszcze ilości adeptów, dzienniki poprostu nie mogą obyć się bez tych informacyj.

Obecnie daje się odczuć w Niemczech bardzo silny prąd, zmierzający do osiągnięcia podobnych rezultatów w lotnictwie silnikowem.

W tem dążeniu na pierwszy plan wysuwa się kwestja taniego samolotu, dostępnego dla większej ilości miłośników powietrznego sportu.

Niemiecka prasa omawia obecnie ukazanie się trzech nowych typów samolotów sportowych, posiadających cenne zalety dla początkujących i będących równocześnie bardzo taniemi. Wiadomości te są normalnie tytułowane: „samolot dla szerokich mas“ lub też „sport lotniczy staje się sportem ludowym“.

Pierwszy z nich — to górnopłat, którego ukazanie się było dość dawno zapowiadane przez Tow. Rhön-Rossiten, a który został nazwany „Bąkiem“. Samolot ten jest pomyślany jako maszyna przejściowa dla pilotów szybowcowych, szkolących się w pilotażu silnikowym. Posiada silnik chłodzony powietrzem „D.K.W.“ o mocy 16 KM. Rozpiętość wynosi 11.60 m., powierzchnia nośna 17,60 m². Ciężar własny 200 kg, użyteczny 100 kg. Przy pełnem obciążeniu „Bąk“ (Hummel) osiąga szybkość 90 km. na godzinę. Szybkość przy lądowaniu wynosi 30—40 km. na godzinę.

Drugi, o podobnych zaletach płatowiec skonstruował znany szybownik z Aachen — Mayer.

Rozpiętość jego samolotu wynosi 10 m, długość 7 m. Powierzchnia nośna — 13 m². Ciężar własny — 286 kg, użyteczny — 90 kg. Silnik Mercedes 20 KM. Przy pełnem obciążeniu samolot Mayera osiąga szybkość 100 km/godz. Jest również górnopłatem.

Trzeci prototyp zawdzięcza swoje powstanie warunkom podobnym, jak nasze „RWD“. Jest to samolot zbudowany przez „Akaflug“ w Berlinie (Akademische Fliegergruppe), konstrukcji trzech studentów. Samolot ten, również górnopłat jednomiejscowy, jak poprzednie dwa, ma mieć 9 m rozpiętości, 5,68 m długości i 1,85 m wysokości. Z zamkniętemi skrzydłami samolot ma 2.40 m szerokości. Powierzchnia nośna wynosi 10 m². Przeznaczeniem tego samolotu jest trening pilotów.

„Bąk“ ma kosztować razem z silnikiem 2.000 mk, t. j. około 4.300 zł... Dwie pozostałe maszyny są obliczane na 3.500 mk (ca 7.500 zł.) każda.

Wszystkie opisane samoloty są tak konstruowane, aby mogły je budować kluby i inne związki lotnicze, nieposiadające należycie urządzonych warsztatów i wykwalifikowanych specjalistów. Słowem chodzi tu o produkcję amatorską.

Równocześnie jednak niemieckie szkolnictwo zawodowe przygotowuje „zawodowych amatorów“. W każdej szkole rzemieślniczej jest kładziony duży nacisk na praktyczną budowę szybowców i płatowców. W jednej ze szkół budowlanych w Berlinie uczy się budowy samolotów 600 młodych rzemieślników.

Tegoroczny sezon lotniczy w Niemczech będzie bardzo interesujący ze względu na użytkowanie tych maszyn, mających obecnie za sobą zaledwie loty próbne.

Nietylko, zresztą, Niemcy dążą do wytworzenia typów słabosilnikowych, tanich.

Znany we Francji inż. Henryk Mignet zbudował ostatnio samolocik turystyczny z silnikiem o mocy zaledwie 15 MK. Koszt tego płatowca z silnikiem nie przekracza 4.000 fr. (1.350 zł.). Jako silnik posłużył Mignet'owi stary, lecz dokładnie przejrzany motor motocyklu Harley-Dawidson, o pojemności 500 cm³, dający przy 3.000 — 4.500 obrotach 15 do 17 KM. Śmigło nie jest osadzone na wale korbowym, lecz ponad nim i połączone z wałem łańcuchem. Przekładnia ta redukuje obroty śmigła do 1/3.

Jest rzeczą oczywistą, że tego rodzaju prototypy, co ostatnio opisany, należy przyjąć z dużą oglednością. W każdymbądź jednak razie przekonywują nas one o dążeniu techników i przemysłowców do spopularyzowania samolotu przez wydatne obniżenie jego ceny.

Drugiem aktualnem obecnie zagadnieniem w Niemczech jest sprawa omawiana już dość obszernie, a odnosząca się do wyścigów lotniczych i wprowadzenia totalizatora w tych wyścigach. Ma to dać oprócz efektów propagandowych, również rezultaty finansowe dla sportu lotniczego.

W teoretycznych rozważaniach recepta na właściwie zorganizowane wyścigi lotnicze stawia następujące wymagania:

1. Cały wyścig musi być — od startu do mety — widoczny dla publiczności.
2. W poszczególnych lotach winny brać udział samoloty tego samego typu, wyposażone w te same silniki, celem odciążenia publiczności od skomplikowanych obliczeń handicap'u.
3. Bilety wstępu powinny być tanie, żeby umożliwić dostęp szerokim masom i wyrobić stałą publiczność dla tego rodzaju imprez.

Dochodową stroną dla organizatorów i uczestników ma być totalizator. Nieprzychylne głosy pod adresem lotniczego „totka“ przycichają. Ostatnie słowo mieć będzie niemiecki Aeroklub.

Kto wie, czy powietrzny „totek“ w Polsce nie miałby powodzenia? Trzebaby spróbować.

BUDUJMY SZYBSZE SAMOLOTY KOMUNIKACYJNE!

W AMERYCE LATA SIĘ Z SZYBKOŚCIĄ DWA RAZY WIĘKSZĄ NIŻ W POLSCE. — ŚWIAT DĄŻY DO CONAJMNIEJ 300 KM. NA GODZ. — ZÜRICH-WIEDEŃ W 2¾ GODZ. — CZY POLSKA MA POZOSTAĆ W TYLE?

W listopadzie roku ubiegłego odbyła się w Berlinie konferencja dyrekcji największego w Europie towarzystwa komunikacji lotniczej „Deutsche Lufthansa" z prasą. W konferencji wzięło udział około 200 przedstawicieli prasy. Cały nacisk ze strony wspomnianej dyrekcji kładziony był na przedstawienie konieczności zdobycia przez niemieckie lotnictwo komunikacyjne, wzorem Ameryki, płatowców o szybkości ponad 300 km/godz.

Berliner Börsen Zeitung z dn. 9 grudnia r. ub. komunikuje, że podsuniętą przez Lufthanzę myśl podchwyciły przodujące niemieckie fabryki lotnicze, w wyniku czego już w lecie r. b. odbędą się próby pierwszego szybkiego płatowca, który, zdaniem tego pisma, ma rozwijać szybkość maksymalną 350 km/godz., a podróżną 290 km/godz.

Der Montag z dn. 30.XI.31 r. zawiadamia, że zakłady lotnicze „Ernst Heinkel" w Warnemünde budują płatowiec pocztowy, mogący jakoby współzawodniczyć z najszybszemi samolotami tego rodzaju Stanów Zjednoczonych. (Dla informacji należy zaznaczyć, że nie jest to płatowiec, przeznaczony wyłącznie do przewozu poczty, gdyż i dla podróżnych są tam przewidziane 4 wygodne miejsca). Płatowiec ten ma podobno rozwijać średnią szybkość około 260 km/godz. Osiągnięto tę szybkość częściowo zwiększeniem mocy silnika (według „Die Luftwacht" — str. 565, zeszyt 12/31 — zastosowany ma być do tego płatowca silnik BMW „Hornet" 525 KM.), lecz głównie usunięciem w budowie oporów, a więc zapomocą zastosowania możliwie niskich i wąskich kadłubów, należytego ich, jak i skrzydeł oraz wszelkich wystających części oprofilowania, wprowadzenia chowanych podwozi i t. p.

Charakterystyczną jest opinja znanego niemieckiego konstruktora, inż. Rumplera, który w artykule p. t. „Wie wird das Flugzeug der Zukunft aussehen" wypowiedział się w prasie, że, jego zdaniem, samolot przyszłości musi być w pierwszym rzędzie szybki, gdyż tylko taki jest uniezależniony od wiatrów i niepogód wszelkiego rodzaju. Najniższą dopuszczalną granicą szybkości jest, według niego, 300 km/godz.

Podobnie wypowiada się dyrektor techniczny Lufthanzy Milch. Stwierdza on również, że decydującym czynnikiem, który daje samolotowi przewagę nad innemi środkami lokomocji jest i pozostanie szybkość. Jego zdaniem, samoloty używane do komunikacji lotniczej muszą posiadać średnią szybkość conajmniej 290 km/godz. Przyczem, o ile chodzi o płatowce pocztowe dzienne, to w grę tu wchodzić mogą tylko płatowce jednosilnikowe o zasięgu do 1400 km. i ciężarze użytecznym około 600 kg. Pożądaną szybkość można, zdaniem Milcha, osiągnąć w pierwszym rzędzie zapomocą jaknajwiększego zmniejszenia wszelkiego rodzaju oporów, a dopiero w drugim rzędzie — przez silnik.

Jako wzór do naśladowania wysuwają niemcy amerykański płatowiec Lockheed (Orion).

O samolocie tym pisze Henri Boucher w „L'Illustration" („La conquête de l'air" Nr. 2 z 1.II.1932 r.), że jest to, podobnie jak Lockheed-Altair, dolnopłat z całkowicie chowanem podwoziem, z silnikiem Wasp 450 KM przekomprymowanym, o ciężarze handlowym 585 kg, a szybkości — do 344 km/godz. (podróżnej — 292 km/godz.).

Według tegoż Boucher'a, obecnie na 14 linjach w Stanach Zjednoczonych Am. Półn. jest w użyciu 42 samoloty typu Lockheed, z których 10 posiada chowane podwozia. Te dziesięć samolotów przelatuje codziennie 35.000 km z przeciętną szybkością podróżną 230 km/godz. dla typu Lockheed-Vega i od 290 do 305 km/godz. dla typu Lockheed - Orion. (Lockheed-Vega posiada silnik typu Wright 220 KM).

Począwszy od 16 września roku ubiegłego, na 12 połączeń lotniczych na dobę pomiędzy Waszyngtonem i Nowym Jorkiem wprowadzono 4 połączenia zapomocą samolotów Lockheed-Orion. W rozkładach lotów przewidziano czas podróży na tej przestrzeni (340 km) — 65 minut. Podczas jednej z pierwszych podróży osiągnięto szybkość 355 km/godz., przez co został pobity rekord szybkości, uzyskany na tej przestrzeni przez słynnego lotnika amerykańskiego Hawks'a na specjalnym jednopłacie wyścigowym. Z drugiej strony płatowiec komunikacyjny typu Lockheed-Altair wykonał jeden ze swych lotów pomiędzy San Francisco a Los Angelos z szybkością 368 km/godz.

Henry Boucher komunikuje również, że poczta amerykańska przyjęła jako szybkość handlową przy transporcie poczty 240 km/godz. Wypowiada on też zdanie, że wielka szybkość jest sama przez się środkiem walki z niespodziankami atmosferycznemi.

Dążenie do szybkich płatowców komunikacyjnych nie kończy się w Europie na Niemczech. Za temi ostatniemi podąża Francja, Szwajcarja, Holandja i t. d.

Założenia francuskie wyglądają nieco skromniej, lecz i one wybiegają o wiele ponad przeciętną szybkość na linjach komunikacyjnych w Europie.

Tak np., według tygodnika „Les Ailes" z dn. 21 stycznia r. b., pracujące i na naszym terenie Międzynarodowe Towarzystwo Żeglugi Powietrznej (CIDNA) zamierza wprowadzić do obsługi swej sieci płatowiec Wibault-Penhoët 360 z silnikiem Gnome - Rhône 300 KM (czyli znacznie słabszym od amerykańskich i niemieckich, jeśli nie liczyć Lockheed-Vega) o szybkości 240 km/godz. (podróżnej 210 km/godz.), ciężarze użytecznym 668 kg i ładnej sylwetce. Próby tego płatowca odbywają się obecnie w Villacoaublay.

Do płatowca tego — według „Les Ailes" — może być również zastosowany jeszcze słabszy silnik — Salmson 240 KM. W tym wypadku płatowiec da, zapewne, szybkość 190 — 210 km/godz.

Nr. 554 „Les Ailes" przyniósł wiadomość, że szwajcarskie towarzystwo żeglugi powietrznej „Swissair" zamówiło dwa czteromiejscowe samoloty amerykańskie wspomnianego typu pocztowego Lockheed z silnikiem Wright-Cyclone 575 KM i zamierza wprowadzić je już z wiosną na linję Zurich — Wiedeń, przez co zamiast dotychczasowej przeciętnej szybkości 140 km/godz., osiąganej na tej linji, zamierza uzyskać conajmniej 244. Po skróceniu postoju w Monachjum z 35 na 10 minut, podróż z Zurichu do Wiednia będzie trwała już tylko 160 minut zamiast dotychczasowych 5 godzin.

Jak wielki będzie zysk na czasie w stosunku do pociągu, dość wskazać na to, że, według projektowanego rozkładu lotów, samolot, który wyleci jednego dnia rano z Zurichu, przybędzie tegoż dnia do Wiednia na 4 godziny przed pociągiem pośpiesznym, który opuścił Zurich poprzedniego dnia wieczorem.

Stanie się więc możliwy obecnie przylot ze Szwajcarji do Wiednia i odlot zpowrotem tego samego dnia po trzygodzinnym conajmniej pobycie w Wiedniu — i to bez potrzeby uciekania się do lotów nocnych. Nawet jeśli wliczyć czas przejazdu autobusem z miasta na lotnisko i z lotniska do centrum miasta, podróż samolotem z Zurichu do Wiednia trwać będzie cztery razy krócej, niż najkrótszy przejazd pociągiem między temi miastami.

Rola szybkości samolotu w komunikacji lotniczej została u nas właściwie oceniona mniej więcej już w tym samym czasie, jak w Ameryce. Nasze wytwórnie płatowców otrzymały za zadanie opracowanie odpowiednich typów płatowców. Te, które to uczyniły, otrzymały od Ministerstwa Komunikacji, pomimo trudnych warunków finansowych, zamówienia na prototypy tych płatowców, przystąpiły do pracy i, należy oczekiwać, że nie każą zbyt długo czekać na realizację projektów.

Lecz, czy nie pozostaną w tyle za innemi? Czy dołożą maximum starań, dobrej woli i energji, jak tego wymaga obecna sytuacja?

Wprawdzie zadanie ich jest dużo trudniejsze, gdyż środki materjalne posiadają znacznie mniejsze do dyspozycji, niż fabryki amerykańskie i niemieckie, lecz też, podobno, inne wymagania nie są tak wysokie, jak wyszczególnione wyżej.

Należy mieć nadzieję, że jeśli nie ambicja, to dobrze zrozumiany własny interes zagrzeje nasze wytwórnie do pracy w kierunku osiągnięcia jaknajlepszych wyników, bo inaczej — Polskie Linje Lotnicze „Lot" będą chyba musiały pójść śladem „Swissair" i zakupić Lockheed'y lub conajmniej Wibault'y.

Bo życie nie czeka, a nawet poczciwy Junkers ma ograniczony okres zdolności do pracy.

T. L. U.

PRZYMIERZE SAMOCHODOWO-LOTNICZE

WSPÓŁPRACA AEROKLUBU WARSZAWSKIEGO Z POLSKIM TOURING KLUBEM. — WSPÓLNE IMPREZY SAMOCHODOWO-LOTNICZE W ROKU BIEŻĄCYM.

Najmłodsza gałąź sportów motorowych, jaką jest lotnictwo, zaczyna od pewnego czasu coraz bardziej absorbować uwagę naszych automobilistów i motocyklistów. Pod wpływem rosnącego z roku na rok ożywienia w sporcie lotniczym, jak również wskutek ogromnego uprzystępnienia lotnictwa, zarówno z punktu widzenia technicznego, jak i finansowego, dotychczasowi zapaleni zwolennicy samochodu i motocykla zaczynają zmieniać swoje upodobania i coraz bardziej zazdroszczą lotnikom ich wspaniałych możliwości.

Bo też jest czego zazdrościć! Automobilista lub motocyklista, przykuty do wąziutkiej wstążeczki drogi, wijącej się wśród pól i lasów, wspinającej się na wzgórza i spadającej w doliny, przecinającej miasta i osiedla, musi hamować rozpęd swej maszyny, gdyż co chwila wyrastają przed nim przeszkody lub zapory, pod postacią zakrętów, wzniesień, przejazdów kolejowych, innych pojazdów, a wreszcie ludzi i zwierząt. W rezultacie, gdy przybędzie do celu podróży, okryty pyłem i znużony długotrwałem napięciem wszystkich mięśni i nerwów, stwierdzić może, że szybkość przeciętna, jaką zdołał uzyskać na swej dwu, trzy, lub czterokołowej maszynie, wynosi raptem nie więcej niż 50 km. na godz. Tymczasem lotnik, nie będąc niczem skrępowany w przestrzeni, może osiągnąć szybkość trzy- lub czterokrotnie większą i przelatuje tę samą przestrzeń w odpowiednio krótszym czasie, przybywając do celu świeży, czysty i upojony wspaniałemi wrażeniami podróży powietrznej. Wyższość lotnictwa nad wszelkiemi innemi środkami lokomocji jest tu tak oczywista, że nie można się dziwić pożądliwości, z jaką automobiliści spoglądają na szybujące nad nimi płatowce. I nic dziwnego, że niemal każdy z nich myśli o tej chwili, w której zamieni kierownicę na drążek sterowy i przypnie oznakę pilota.

Z drugiej znowu strony trzeba, gwoli sprawiedliwości, powiedzieć, że samochód i motocykl posiadają również szereg dobrych stron. Najważniejszą z nich stanowi łatwość i przystępność eksploatacji tych środków komunikacji, która jest dotychczas — i zapewne pozostanie — większa, niż to ma miejsce w lotnictwie. Sport samochodowy i motocyklowy posiada także zupełnie swoiste uroki i emocje, których pragnie zaznać niejeden zapalony lotnik. Widzimy zatem, że wspaniały rozkwit lotnictwa nie zagraża wcale egzystencji automobilizmu i sportu automobilowego. Wprost przeciwnie nawet, samochód i samolot mogą i powinny zgodnie współdziałać z jaknajbardziej oczywistą obustronną korzyścią.

Przymierze automobilizmu i lotnictwa nie jest bynajmniej jakąś fikcją, ani nierealnem marzeniem. Już bowiem od dość dawna istnieje w wielu krajach, a w szczególności we Francji, Italji, Niemczech i Anglji, ścisłe porozumienie między organizacjami samochodowemi i lotniczemi, dotyczące głównie wspólnej działalności sportowej. Z porozumienia tego rodzą się piękne imprezy automobilowo-lotnicze, które coraz częściej są ozdobą i główną atrakcją programu wielkich zawodów międzynarodowych. Od kilku już lat, w ramach wyścigów zimowych, urządzanych na lodzie jeziora Eib w Bawarji, odbywają się mecze między samochodem, motocyklem i samolotem, z których lądowe środki lokomocji potrafią również wyjść czasami zwycięsko (tak, między innemi, zdarzyło się w tym roku). Podobne mecze urządzane są również we Włoszech. We Francji współpraca automobilowo - lotnicza poszła jeszcze dalej, gdyż w wielkim dorocznym raidzie „Tour de France" wprowadzono, obok kategorji samochodowych i motocyklowych, również kategorję samolotów turystycznych, przez co zawody te stały się jedyną w swoim rodzaju, potężną manifestacją żywotności sportów motorowych.

Współżycie automobilistów i lotników przejawia się również we wspólności używanych przez nich terenów. Tak więc naprzykład wewnątrz obwodu słynnego angielskiego autodromu w Brookland pod Londynem znajduje się doskonale lotnisko; a znów niedawno wybudowany, gigantyczny port lotniczy w Littorio koło Rzymu otoczony został specjalną drogą z podwyższonemi wirażami, przeznaczoną do wyścigów samochodowych i motocyklowych.

Rzecz jasna, że tak bliskie zetknięcie się automobilistów i lotników wywołuje automatycznie wzajemną propagandę i powoduje, że automobiliści obznajmiają się stopniowo z lotnictwem, zapalają się do niego, i powoli kształcą się na pilotów. O tem zaś, że lotnicy chętnie zasiadają za kierownicą i przyjmują udział w wyścigach i raidach samochodowych i motocyklowych nie potrzebuję chyba wspominać, gdyż fakt ten jest aż nadto dobrze wszystkim znany.

W Polsce współpraca automobilowo - lotnicza dotychczas prawie nie egzystowała. Sporadycznie tylko organizowane były wspólne imprezy samochodowo - lotnicze, jak naprzykład pogoń za samolotem, urządzona przed dwoma laty w Poznaniu. Obecnie jednak, wobec żywiołowego rozwoju lotnictwa turystycznego i sportowego, a z drugiej strony wobec wyraźnie zmniejszającego się zainteresowania imprezami samochodowemi, które przestały już być pociągającą nowością, sprawa zawarcia przymierza między automobilizmem i lotnictwem zaczyna się wysuwać na pierwszy plan.

Z inicjatywą w tym kierunku pierwszy wystąpił Polski Touring Klub, który posiada liczną i doskonale zorganizowaną Sekcję Samochodową, obejmującą skalą swoich zainteresowań wszystkie rodzaje lokomocji mechanicznej. Pragnąc zapoznać swoich członków z obcą im dotychczas dziedziną lotnictwa turystycznego i sportowego, Sekcja Samochodowa P. T. K. weszła w porozumienie z Aeroklubem Warszawskim. Na konferencji z Prezesem A. W., kpt. Halewskim, która miała miejsce w lokalu P. T. K. w dniu 15 lutego, ustalony został program współpracy, opartej na organizacji imprez lotniczo - samochodowych, oraz na kontakcie towarzyskim członków obu instytucji.

Współpracę sportową zapoczątkuje w dniu 3 maja jazda za samolotem, a podczas Zielonych Świątek (14—16 maja) wielki zjazd i zlot do Lidzbarka. Pozatem w maju urządzona zostanie wycieczka samochodowa i motocyklowa do Polichna koło Chęcin, gdzie w tym czasie odbywać się będą loty szybowcowe, przyczem kilku członków P. T. K. będzie mogło wziąć udział w kursie pilotażu szybowcowego.

Ponadto Polski Touring Klub pragnie urządzać, wzorem francuskiego Touring Klubu, „chrzty powietrzne" dla swych członków, naturalnie na płatowcach Aeroklubu Warszawskiego, przyczem niewielkie opłaty z tego tytułu pobierane utworzą fundusz na zakup samolotu imienia Polskiego Touring Klubu. Członkowie Aeroklubu Warszawskiego będą mogli wzamian korzystać z lokalu P. T. K., w którym kwitnie życie towarzyskie, oraz brać udział w imprezach automobilowych, urządzanych przez Sekcję Samochodową P. T. K.

Jak zatem widzimy, współpraca między Polskim Touring Klubem i Aeroklubem Warszawskim została zakrojona na bardzo szeroką skalę i bezwątpienia przyczyni się do dalszej skutecznej propagandy sportów motorowych w Polsce.

Marjan Krynicki.

DZIAŁALNOŚĆ KLUBÓW LOTNICZYCH W POLSCE W R. 1931

ILOŚĆ CZŁONKÓW. — SAMOLOTY. — STATYSTYKA LOTÓW. — KONKURSY I RAIDY. — SZKOLENIE. — TRENING. — SZYBOWNICTWO. — INNA DZIAŁALNOŚĆ. — STATYSTYKA WYPADKÓW.

Sport lotniczy w Polsce koncentrował się w roku 1931 w Aeroklubie Rzeczypospolitej Polskiej oraz dziesięciu klubach dzielnicowych, które były do A.R.P. afiljowane. Każdy klub dzielnicowy miał wyznaczony swój obszar działania, obejmujący przeważnie 2 województwa. Siedziby klubów mieściły się: w Warszawie, w Krakowie, we Lwowie, w Poznaniu, w Wilnie, w Katowicach, w Łodzi, w Lublinie, w Białej Podlaskiej oraz w Gdańsku.

Zadaniem klubów było:

a) uprawianie sportu lotniczego motorowego,
b) trening pilotów,
c) szkolenie,
d) uprawianie szybownictwa,
e) propaganda.

Niektóre ponadto zajmowały się budową samolotów.

Poniżej omówimy zamieszczone obok tabele, przedstawiające w cyfrach wyniki działalności w każdej z wymienionych dziedzin, poprzedzając to informacjami, dotyczącemi liczby członków oraz sprzętu, jakim kluby rozporządzały.

CZŁONKOWIE

W dniu 31 grudnia 1931 roku wszystkie kluby afiljowane (o nich tylko mówić będziemy) liczyły 1.081 członków zwyczajnych oraz około 200 wspierających (tę kategorję członków mają tylko 2 kluby).

W porównaniu z rokiem 1930 ilość członków zwyczajnych wzrosła o 92, czyli o 10%.

Członków-pilotów było 302 (o 46 więcej niż w r. 1930), czyli, że piloci stanowili prawie 1/3 ogółu członków, co świadczy o zdrowym rozwoju klubów. W klubach: Warszawskim i Poznańskim pilotów było ponad 50%.

Kobiet było zaledwie 9%. Mniej niż w roku poprzednim. Liczba wojskowych w służbie czynnej wzrosła z 65 do 100, stanowiąc około 10% wszystkich członków. Akademicy stanowili 30%, przyczem ilość ich spadła z 339 w roku 1930 — na 302.

Ciekawe będzie porównanie poszczególnych kategoryj pilotów. A więc w ogólnej ilości 302 było:

a) pilotów zawodowych (wojskowi w służbie czynnej, komunikacyjni, instruktorzy pobierający wynagrodzenie) 79;

b) pilotów rezerwy 88;

c) przedpoborowych i posiadających odroczenie służby wojskowej (p. w.) 58;

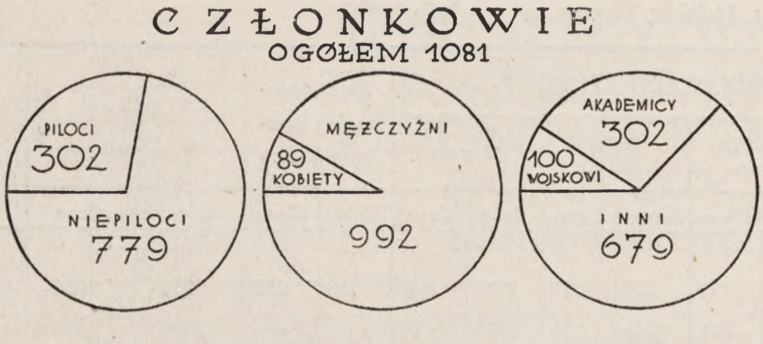
d) turystycznych, zwolnionych od służby wojskowej w powietrzu (rezerwiści innych broni, pospol. rusz. i t. p.) 65;

e) kobiet — 12 (11 wyszkolonych w Polsce i 1 zagranicą).

Członków, posiadających samoloty do prywatnego użytku było 11 (pp. kpt. Babiński, por. Czarkowski-Golejewski, inż. Czyżewski, Fischer von Molath, kpt. Halewski, prof. Pruszkowski, pos. Rudowski, inż. Rychter, Skórzewski, Sopora, inż. W. Zalewski).

Statystyka personalna

Klub	ILOŚĆ CZŁONKÓW				Ilość członków pilotów	Ilość członków posiad. samoloty	Rodzaj członków		
	W dniu 31.XII.30	W roku 1931 Przybyło	W roku 1931 Ubyło	Stan w dniu 31.XII.31			Kobiet	Wojskowych w sł. czynnej	Akademików
Warszawski	198	18	75	141	73	7	22	23	40
Krakowski	125	56	36	145	29	—	16	14	35
Lwowski	95	45	10	130	34	1	10	2	87
Poznański	173	90	156	107	61	1	8	10	19
Wileński	49	41	20	70	21	—	10	8	50
Śląski	94			100	18	1	8	5	10
Lubelski z Sekcją Dęblińską	71	144	3	212	32	—	9	28	6
Łódzki	80			51	13	—	4	5	5
Podl. Wytw. Samol.	65	17	13	69	11	—	2	3	—
Akad. w Gdańsku	40	18	2	56	10	1	—	2	50



Sprzęt będący w użyciu w roku 1931.

Klub	SAMOLOTY Klubu Szkolne	Turyst.	Inne	Razem	Członków Klubu	Ogółem w Klubie	SILNIKI ZAPASOWE	SZYBOWCE
Warszawski	8	5	2	15	7	22	25	1
Krakowski	5	6	2	13	—	13	3	—
Lwowski	3	2	—	5	1	6	4	7
Poznański	5	2	2	9	1	10	4	—
Wileński	3	3	1	7	—	7	2	—
Śląski	2	6	—	8	1	9	—	3
Lubelski	3	1	—	4	—	4	3	5
Łódzki	4	—	—	4	—	4	1	—
Podl. Wytw. Samol.	2	2	—	4	—	4	2	—
Akad. w Gdańsku .	2	1	—	3	1	4	2	—
Razem w Klubach	37	28	7	72	11	83	46	16
W organiz. pokrew. i Centrach P. W. .	20	3	—	—	—	23	—	4
Ogółem	57	31	7	—	11	106	46	20

TABOR

W omawianym roku kluby miały w użyciu samolotów własnych 72, członkowskich 11, razem 83.

Między samolotami własnemi było:

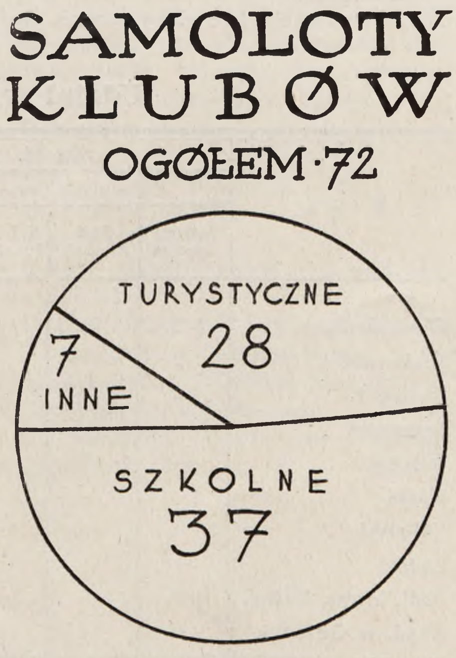
szkolnych	37
turystycznych	28
innych	7

Jeśli chodzi o typy, to najwięcej było szkolnych Hanriot'ów XXVIII (36). Ilość ich wzrosła w porównaniu z rokiem 1930 o 20 sztuk z dotacji wojska. Jednak z tej wielkiej ilości w użyciu było średnio zaledwie około 20 samolotów. Reszta znajdowała się w remoncie. Między samolotami turystycznemi prym trzymały RWD-y, których jest w klubach 11.

Ogólna ilość szybowców, jaką posiadały kluby wynosiła 16 (w tem: Lwowski — 7, Lubelski — 5).

STATYSTYKA LOTÓW SILNIKOWYCH

W ciągu roku 1931 wykonano na samolotach klubów 16.172 loty w czasie 3.187 godzin, co daje w porównaniu z rokiem poprzednim wzrost aż 50-procentowy.



Samoloty członków klubów wykonały 915 lotów w czasie 473 godz. (wzrost o 10%).

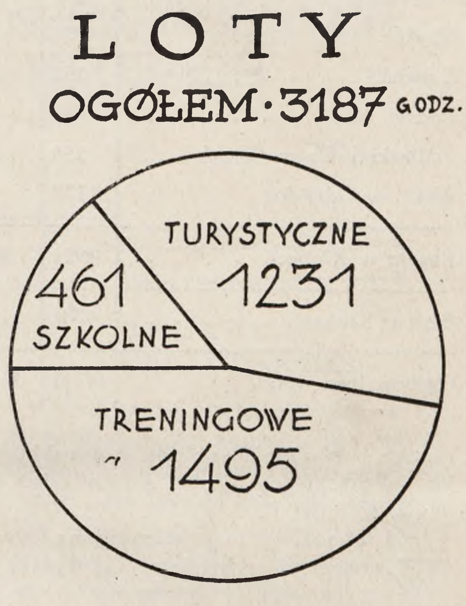
Ogółem więc w Klubach wykonano w roku sprawozdawczym 17.087 lotów, których czas wynosi 3.660 godz. Daje to średnio około 10 godz. dziennie.

Podział lotów na szkolne, treningowe i turystyczne podaje wykres.

KONKURSY I RAIDY

Sezon lotniczy rozpoczęły Zawody Lubelsko - Podlaskie, zorganizowane przez Klub Lubelski. Był to pierwszy w Polsce konkurs lotniczy, zorganizowany w porze zimowej. Zgromadził 9 samolotów. Zwycięzcą był p. K. Chorzewski z Klubu Lwowskiego.

Dn. 19-go lipca Aeroklub Krakowski zorganizował II-gi Zlot Podhalański do



Nowego Targu, w którym brało udział 6 zawodników. Pierwsze miejsce uzyskał p. W. Chałupnik, przebywając następującą trasę: Kraków—Katowice—Częstochowa — Łódź — Poznań — Warszawa — Dęblin — Lublin — Lwów — Sandomierz — Mielec — Nowy Targ.

W dniach 15—16 sierpnia tenże Aeroklub Krakowski zorganizował III-ci Lot Południowo-Zachodniej Polski, którego trasa rozpoczynała się w Krakowie i prowadziła przez Mielec, Częstochowę, Katowice i Nowy Targ. Zwycięzcą był por. Pronaszko z Aeroklubu Warszawskiego. W konkursie brało udział 9 samolotów.

W czasie od 26 września do 2 października odbył się IV-y Krajowy Konkurs Samolotów Turystycznych, urządzony przez Zarząd Gł. L. O. P. P. i A. R. P., z udziałem 22 samolotów w barwach klubów. Pierwsze miejsce zdobył por. F. Żwirko dla Aeroklubu Warszawskiego.

Od 1-go do 11-go października odbył się raid lotniczek dookoła Polski na dwóch samolotach, w którym jako pilotki brały udział panie: Danuta Siko-

Statystyka lotów (czas w godzinach).

Klub	NA SAMOLOTACH KLUBU								Na samolotach członków Klubu		Ogółem w Klubie		Ilość kilometrów przebytych w lotach turyst.
	Szkolnych		Treningowych		Turyst. i innych		Razem						
	Ilość	Czas	Ilość	Czas	Ilość	Czas	Ilość	Czas	Ilość	Czas	Ilość	Czas	
Warszawski	1963	183	2554	331	217	287	4734	801	520	255	5254	1056	70000
Krakowski	365	34	1203	221	336	156	1904	411	—	—	1904	411	14990
Lwowski	499	53	1223	169	127	169	1849	391	364	206	2213	597	
Poznański			1312*)	224	256	156	1568	380	—	—	1568	380	18998
Wileński	130	11	1202	173	22	56	1354	240	—	—	1354	240	
Śląski	50	12	1100	166	112	140	1262	318	—	—	1262	318	15770
Lubelski	170	26	241	44	46	43	457	113	—	—	457	113	3784
Łódzki	—	—	599	178	—	—	599	178	—	—	599	178	—
Podlaskiej Wytw. Samol.	556	44	417	74	41	58	1014	176	—	—	1014	176	7100
Akad. w Gdańsku	1178	98	72	15	181	66	1431	179	31	12	1462	191	8000
Razem w Klubach	4911	461	9923	1595	1338	1131	16172	3187	915	473	17087	3660	
Poza Klubami	9231	1218	—	—	200	452	—	—	—	—	9431	1670	
Ogółem lotn. sport.	14142	1679	9923	1595	1538	1583	—	—	915	473	26518	5330	

rzanka i Wanda Olszewska z Aeroklubu Lwowskiego. Raid zorganizował Śląski Komitet L. O. P. P.

Jeśli chodzi o loty zagraniczne, to należy wymienić następujące grupowe: W marcu raid 4-ch samolotów do Tallinna (Estonja), zorganizowany pod kierownictwem kpt. Halewskiego przez Aeroklub Warszawski. Raid finansował Zarząd Gł. L. O. P. P.

W maju lot 3 samolotów do Pilzna na meeting międzynarodowy.

W maju lot 4 samolotów do Zagrzebia, również na meeting międzynarodowy. W zawodach tych kpt. Bajan z Aeroklubu Krakowskiego zdobył dla Polski pierwsze miejsce w akrobacji, a drugie w ogólnej klasyfikacji.

W czerwcu 2 samoloty polskie (1 z Aeroklubu Poznańskiego) brały udział w Zlocie gwiaździstym do Bukaresztu, w którym załoga poznańska (pilot por. Skrzypiński) zajęła trzecie miejsce w ogólnej klasyfikacji.

Takby przedstawiały się wyczyny, dokonane na samolotach klubów. Nie jest to jednak kompletny rachunek sportu lotniczego. Do tego należałoby dodać indywidualne wyczyny, dokonane nie w ramach klubów. Przedewszystkiem więc trzebaby uwzględnić najwspanialszy wyczyn — raid afrykański kpt. Skarżyńskiego i por. Markiewicza na trasie 26 tys. km, posiadający znaczenie międzynarodowe. Następnie należałoby wymienić inne loty, jak np. Karpińskiego z inż. Suchodolskim dookoła Europy, por. Czarkowskiego-Golejewskiego — na Daleki Wschód, raidy por. Lewoniewskiego i in. Zanotować należałoby równie 5-y raid balonów kulistych, zorganizowany przez Komitet Stołeczny L. O. P. P. i Departament Aeronautyki z udziałem 8-u balonów wojskowych.

Rezultatów sportowych wymienionych konkursów i raidów nie będziemy omawiali na tem miejscu, gdyż, po pierwsze, przedstawiamy tutaj dzia-

*) Razem ze szkolnemi.

Udział w zawodach.

Klub	ILOŚĆ ZAŁÓG							
	Zawody krajowe				Raidy zagraniczne			
	Zawody zimowe	Zlot Podhal.	III Lot Poł.-Zach	IV Kr. Konk. S. T.	Raid do Estonji	Meeting w Pilznie	Meeting w Zagrzebiu	Raylle Bukareszt
Warszawski	5	4	5	5	2	2	2	—
Krakowski	1	—	1	3	—	1	1	—
Lwowski	1	—	—	2	—	—	—	—
Poznański	—	—	—	1	—	—	1	1
Wileński	—	—	—	2	—	—	—	—
Śląski	—	—	2	2	—	—	—	—
Lubelski	1	—	—	1	—	—	—	—
Łódzki	—	—	—	—	—	—	—	
Pod. Wytw. Samol.	1	—	—	1	—	—	—	
Akad. w Gdańsku	—	1	1	—	—	—	—	
Razem Kluby	9	5	9	17	2	3	4	1
Organiz. pokr., wytwórnie	—	1		5	2		—	1
Ogółem	9	6	9	22	4	3	4	2

lalność klubów statystycznie, a po drugie, że krytyczne uwagi podamy w specjalnym artykule (p. J. Wędrychowskiego).

SZKOLENIE

Szkolenie członków klubów na pilotów odbywało się w klubach oraz w centrach P. W. Lotn. W roku 1931 uruchomione były dwa centra: w Nowym Targu (przeniesione następnie do Krakowa) — dla kandydatów z cenzusem oraz w Łodzi — dla pozostałych.

Ścisłych danych, dotyczących ilości wyszkolonych podać nie możemy.

Wyszkolonych zostało m. in. dwóch Estończyków.

TRENING

Z systematycznego treningu w klubach korzystało około 200 pilotów.

Ponad 50 godzin lotu wykonali w roku 1931 piloci następujący:

1) Chorzewski K. (Lwów) — 194 godz.,
2) Żuromski (Lublin) — 117 godz.,
3) Szulczewski (Lublin) — 109 godz.,
4) Stefaniuk (P. W. S.) — 108 godz.,
5) Czarkowski (Lwów) — 102 godz.,
6) Hołodyński (Poznań) — 89 godz.,
7) Pronaszko (Warszawa) — 86 godz.,
8) Szałowski (P. W. S.) — 84 godz.,
9) Pruszkowski (Warszawa)—82 godz.,
10) Sikorzanka (Lwów) — 67 godz.,
11) Sido (Kraków) — 67 godz.,
12) Zakrzewski (Wilno) — 67 godz.,
13) Satel (Śląsk) — 61 godz.,
14) Hirszbandt (Warszawa) — 59 godz.,
15) Sopora (Śląsk) — 52 godz.,
16) Cesarczyk (Kraków) — 51 godz.

INNA DZIAŁALNOŚĆ

Aeroklub Akademicki w Gdańsku przeprowadzał samodzielnie poszukiwania terenu pod lotnisko w pobliżu Gdyni. Znaleziono taki teren w odległości 12 km od Gdyni, w Rumji. Wydzierżawiono go i zniwelowano w ciągu trzech miesięcy, inwestując w roboty ziemne około 4 tys. zł. Dzięki temu uzyskano lądowisko o wymiarach 600 × 600 m, na którem klub prowadził szkolenie, dokonując przeszło 1300 lotów w ciągu ostatnich trzech miesięcy roku.

Wszystkie kluby współdziałały z L. O. P. P. w dziedzinie propagandy.

Aeroklub Krakowski zorganizował w dn. 14—16 sierpnia w Krakowie I-y Kongres Lotnictwa Sportowego.

Wszystkie kluby prowadziły teoretyczne kursy lotnicze.

SZYBOWNICTWO

Ten dział omówiony był szczegółowo w listopadowym zeszycie Skrzydlatej. Cyfry tam podane nie uległy zmianie. Przypomnimy je dla skompletowania sprawozdania, odsyłając po szczegóły do wyżej wymienionego numeru.

Ilość szybowców — 16 (+ 4 po za klubami).

Ilość pilotów latających — 80.

Ilość lotów — 1460.

Czas — 115 godz.

Rekord długotrwałości — 7 godz. 52 min. 45 sek.

Lotów holowanych km około 700.

2 wyprawy w Bezmiechowej, 1 w Ustjanowej, 1 w Polichnie. Przedszkole w Malechowie pod Lwowem.

2 prototypy szybowców (NN-1 i NN-2).

STATYSTYKA WYPADKÓW

W roku 1931 na samolotach klubów lekkie obrażenia odniosły 4 osoby, ciężkich uszkodzeń ciała nie było, śmierć poniosła 1 osoba (ś. p. Kazimierz Piskorz).

Na szybowcach — 1 osoba była lekko ranna.

Średnich uszkodzeń samolotów było 25 (remont w klubie lub w fabryce), ciężkich (kasacja) — 4.

OGÓLNY BILANS SPORTU LOTNICZEGO

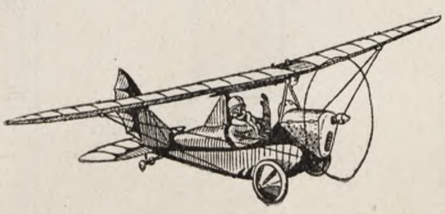
Podane wyżej liczby odnoszą się tylko do działalności klubów afiljowanych. Chcąc otrzymać bilans całego polskiego sportu lotniczego za rok 1931, należy do nich dodać wyniki, osiągnięte z działalności Aeroklubu Rzeczypospolitej oraz organizacyj i instytucyj, wydzielonych z klubów lub też luźno z niemi związanych (np. centra p. w. lotn.) a także przez poszczególne osoby niestowarzyszone.

Po uwzględnieniu tego, otrzymamy następujące liczby, odnoszące się do całego polskiego lotnictwa sportowego.

Ilość samolotów — 106 (83 w klubach, 20 centra p. w., 3 kolejarze krakowscy i Sekcja Lotnicza S. P. W.).

Ilość lotów — około 28.000 (w tem kluby 17.087, centra 9.231).

Czas lotów — około 5.330 godz. (z czego na kluby przypada 3.660, centra — 1218, raidy Skarżyńskiego, Karpińskiego i in. — około 452).



ZARZĄDY KLUBÓW LOT

Funkcje	Prezydjum Rady Klubów	Aeroklub Warszawski	Aeroklub Krakowski	Aeroklub Lwowski	Aeroklub Poznański	Aeroklub Wileński
Prezesi	Dyr. Wacław Makowski—do 11.VII Prof. Tadeusz Truszkowski — od 11.VII	Kpt. T. Halewski	Mjr. K. Michalik do 9.X Dyr. inż. A. Bobkowski od 9.X	W. Sołowij	Inż. L. Zejfert	A. Rojecki do 25.VII Por. B. Zakrzewski od 25.VII
Wiceprezesi	Inż. Wł. Bereza Pos. Jan Rudowski od 11.VII Dyr. W. Makowski od 11.VII	Mjr. T. Dziama Jerzy Osiński	Bezdek i Pacuła od 9.X Mjr. Kwiatkowski do 9.X Radca Herget od 9.X	K. Chorzewski do 27.VI Kpt. S. Massalski od 27.VI	R. Święcicki Por. Skrzypiński do 30.XI Inż. M. Duszyński od 1.X	A. Jankowski do 25.VII R. Podziunas od 25.VII
Sekretarze	Jerzy Osiński	do 10.VII H. Orgelbrandówna I. Makomaski od 10.VII Por. R. Hirszbandt Inż. P. Walewski	Wł. Dudek do 9.X A. Sendorek od 9.X	W. Polny	Sędzia M. Paszkiewicz	Nina Kłosówna do 25.VII J. Zielecki od 25.VII
Skarbnicy		St. Iwanowski Inż. W. Krasicki	J. Paschalska do 9.X A. Semkowicz do 9.X Dr. J. Korngold od 9.X J. Dorawski od 9.X	Burek	K. Rapp	M. Massalski W. Giedroyć
Gospodarze klubu			Cz. Miłkowski do 9.X St. Wacyk od 9.X	Solak		E. Downar-Zapolska
Kier. Sekcji Treningowej		Por. M. Pronaszko	W. Chałupnik	Kpt. S. Massalski	E. Hołodyński	G. Nielubszyc
Kier. Sekcji Sportowej		Mjr. T. Dziama	Kpt. Bajan	Kpt. S. Massalski	A. Chrzanowski	
Kier. Sekcji Szkolnej		Kpt. T. Halewski	Por. Kłosiński		E. Hołodyński	
Kier. Sekcji Technicznej		Inż. S. Prauss	Inż. Siekierski	Inż. Bogucki	E. Szwencer	A. Jankowski do 25.VII R. Podziunas od 25.VII
Kier. Sekcji Szybowcowej		Z. Oleński		J. Szablowski do 27.VI B. Baranowski od 27.VI		
Kier. Sekcji Propagandowej			Dr. W. Miłkowski		A. Chrzanowski	
Inni członkowie zarządu		Inż. S. Rogalski Pos. J. Rudowski	M. Pituła do 9.X	Płk. C. Perini Inż. Roland	Z. Jakubczyk L. Gryczan T. Sztybel	

NICZYCH W ROKU 1931

Funkcje	Aeroklub Śląski	Klub Lubelski	Klub Łódzki	Klub Podl. Wytw. Samol.	Aerokl. Akadem. w Gdańsku
Prezesi	od 23 X Dyr. inż. Niebieszczański	Janusz Arkuszewski	Płk. S. Rotarski	Inż. M. Pęczalski	Zbigniew Siedlecki
Wiceprezesi	Inż. M. Przybylski	Inż. M. Bartolewski	Pr. R. Greyer Inż. J. Holcgreber Prok.dr. J. Markowski	T. Drozdowski	H. Drygas
Sekretarze	Ppłk. w s. s. T. Głodziński	J. Lange Halina Różańska	T. Woźnicki	H. Toczołowski P. Andrzejewski do 16-VI. J. Medwecki od 16-VI.	S. Wichura (6 mies. urlop.). W. Czupryński do 1-VI H. Dobrowolski od 1-VI
Skarbnicy	Radca A. Mrozek	Zygmunt Kruk	Dr. J. Torwiński	H. Jungowski do 16-VI. K. Anuszewski od 16-VI.	M. Siemianowski do 1-VI. S. Danielewicz od 1-IX
Gospodarze klubu	Mjr. rez. J. Wierzejski				W. Leja
Kier. Sekcji Trening.		J. Snawadzki		H. Toczołowski	F. Gabański
" " Sportowej		F. Wyszyński, K. Różański			
" " Szkolnej.		Inż. T. Gumowski		H. Toczołowski	W. Pawłowski
" " Technicz.	Ppłk. rez. J. Cieślewski	J. Fiedorow, J. Snawadzki, A. Cieński		T. Drozdowski	
" " Szybowc.		W. Szulczewski		T. Drozdowski	R. Dyrgała
" " Propagand.		Z. Radomski		St. Grentza do 16-VI.	
Inni członk. zarządu	Inż. S. Paczkowski. T. Nowak, A. Baranek, M. Biczysko, P. Kołoch, T. Kominkowski, kpt. Miłobędzki, kpt. S. Daszewski, inż. S. Olszewski.	J. Gill J. Żuromski		S. Hauschild od 16-VI.	M. Psuja

WSPANIAŁY LOT HINCKLERA

NOWY JORK—LONDYN PRZEZ AMERYKĘ POŁUDNIOWĄ I AFRYKĘ — NA PUSS-MOTH'IE

Dawniej, gdy któryś z bohaterskich pilotów, pragnąc nawiązać szybki kontakt z odległemi krajami lub przelecieć wielkie przestrzenie bez lądowania, rozpoczynał lot, publiczność śledziła gorączkowo etapy jego raidu, oczekując z godziny na godzinę wieści o losach załogi. Prasa codzienna poświęcała udanym przedsięwzięciom tego rodzaju długie szpalty druku, zaopatrując je w olbrzymie tytuły, zwracające powszechną uwagę. Entuzjazmowano się opisami zdobyczy coraz to nowych pionierów powietrza...

Dziś — poświęca się im zaledwie parę wierszy.

Pomimo, że wielkie czyny lotnicze są obecnie zjawiskiem codziennem i nie interesują równie gorąco opinji publicznej, jak dawniej, przedstawiają jednak tę samą, co dawniej wartość i to samo mają znaczenie, co w latach ubiegłych.

Parę tygodni temu został zrealizowany przez lotnika angielskiego wspaniały lot z New Yorku do Londynu, na trasie prowadzącej przez Amerykę Południową i Afrykę. Nie osiągnąwszy większego rozgłosu w powodzi coraz to nowych rekordów i raidów, lot ten zasługuje na zaliczenie go do najważniejszych czynów sportowych roku 1931.

Bohaterem lotu New York — Londyn jest Bert Hinckler, znany już z wielu ryzykownych przedsięwzięć lotniczych, a między innemi z raidu Londyn — Australja, odbytego na samolocie turystycznym w przeciągu 15-tu dni. Tym razem Hinckler wybrał również samolot sportowy małej mocy: Puss-Moth z silnikiem Gipsy 120 KM.

Po odbyciu szeregu lotów w Kanadzie, Hinckler wylądował w New Yorku w październiku 1931 r. i po paru tygodniach pobytu w tem mieście, zdecydował się na powrotną podróż do Europy drogą powietrzną. Wobec tego jednak, że zasięg samolotu nie był wystarczający na przelot Atlantyku Północnego, Hinckler wybrał trasę prowadzącą przez Amerykę Południową i Afrykę.

28-go października mały Moth Hincklera wystartował z lotniska w New Yorku. Ponieważ samolot nie był według przepisów amerykańskich dostatecznie wyekwipowany do lotów nocnych nad kontynentem, pilot wolał przeciąć ocean w kierunku Jamajki, niż narazić się surowym stróżom lotniczego prawa amerykańskiego, i po 18-tu godzinach lotu wylądował szczęśliwie w Kingston.

Dzienniki amerykańskie specjalnie podkreśliły ten etap podróży: po raz pierwszy Jamajka została połączona z New Yorkiem drogą powietrzną bez lądowania.

Drugi etap raidu Hincklera, na przestrzeni 1.000 km lotu nad morzem, zakończył się szczęśliwem lądowaniem w Maracaibo (Venezuela). Następnie Hinckler ląduje w Trinidad i Fort Aleza, gdzie zostaje zatrzymany wskutek pewnych niedokładności paszportowych i skąd udaje się do Natalu, który obrał za lotnisko wyjściowe do przelotu nad Atlantykiem.

Projekt Hincklera dokonania przelotu przez Atlantyk Południowy z Ameryki do Afryki na samolocie turystycznym spotkał się ze zdziwieniem i niedowierzaniem: wszak jedyna podobna próba załogi, składającej się z Mermoza, Dabri i Gimie nie udała się, podczas gdy ci sami lotnicy z Afryki do Ameryki południowej odbyli swój lot rekordowy bez większych trudności. Ryzyko przedsięwzięcia Hincklera podkreślał jeszcze fakt, że sterowiec „Graff Zeppelin", z powodu silnych prądów powietrznych, wiejących ze wschodu na zachód nad Atlantykiem Południowym, leciał o 29 godzin dłużej z Brazylji do Afryki niż z Afryki do Brazylji.

Mimo tych wszystkich trudności, o których, oczywiście, Hinckler był poinformowany, wyleciał on z Natalu na swym

BERT HINCKLER

Bert Hinckler jest symbolem najwyższego hartu lotniczego. Bert Hinckler jest czołowym przedstawicielem sportu lotniczego. Łączy w sobie najpiękniejszą odwagę i męską rozwagę. Szalone jego zamierzenia kończą się szczęśliwie dzięki dobremu planowi, olbrzymiemu hartowi woli i szczęściu. Lotem Londyn — Australja zdobył sobie medal złoty F. A. I., najwyższe odznaczenie lotnicze świata. W roku 1931 za przelot nad Atlantykiem na małym samolocie sportowym był ponownie kandydatem do tego odznaczenia, które, w rezultacie, przyznano dr. Eckenerowi.

Piękny wyczyn załogi Zeppelina w porównaniu z lotem Hincklera?

Hinckler przez dwadzieścia dwie i pół godziny samotny człowiek na małym Moth'ie, nad wściekłemi falami oceanu i pod wściekłemi, ziejącemi piorunami burzami Dosięga brzegów Afryki mając w zbiorniku benzyny na dwie godziny lotu zaledwie. Bez wielkich uprzednich przygotowań, niesłychanych wydatków, społecznych zbiórek i bez wrzaskliwej, uprzedniej reklamy. Piękny wyczyn dr. Eckenera ma za sobą olbrzymi kapitał kosztów. Sterowiec jego to okręt, wyposażony we wszystkie instrumenty i pomoce, jakie współczesność wymyśliła dla potrzeb lotnictwa; ma załogę, z której każdy reprezentuje jakiś poszczególny rodzaj wiedzy lotniczej. Jest to więc wyczyn piękny, lecz zbiorowy. Wyczyn Hincklera jest indywidualny, najzupełniej sportowy, pełen ślicznych akcentów romantycznych.

Wielka już dzisiaj rodzina sportu samolotowego musi mieć—jak każda sprawa—swych wodzów-mistrzów, których odznacza swem najwyższem uznaniem. Piloci całego świata bez zastrzeżeń mianują swym wodzem najdzielniejszego z pośród nich — Berta Hincklera.

T. P.

sportowym Moth'ie 26-go listopada 1931 r. Ponieważ samolot nie był zaopatrzony w radjostację nadawczą, nie miano żadnych wieści o lotniku w czasie jego przelotu i już zaczęto poważnie niepokoić się o jego losy, gdy po 2 i pół godzinach wylądował szczęśliwie w Bathurst w Gwinei brytyjskiej.

Oto, co mówi Hinckler o swym przelocie nad oceanem:

„Wyleciałem z Natalu we środę rano, miałem więc przed sobą cały dzień spokojnego lotu; tak przynajmniej przypuszczałem. Początkowo zamierzałem wylądować w Afryce nazajutrz rano, gdyż nocne lądowanie byłoby bardzo ryzykowne. Miałem przed sobą dystans 3.600 km. Przeleciałem je w przeciągu 22 i pół godziny, to jest z przeciętną szybkością 145 km na godzinę. Taka mała szybkość tłumaczy się wiatrami przeciwnemi, które bardzo opóźniły mój przylot. Jeśli chodzi o warunki atmosferyczne — napotkałem na swej drodze wszystkie możliwe elementy: chłód, upał, deszcz, słońce, a przedewszystkiem pioruny! W ciągu sześciu godzin leciałem w burzy tak przerażającej, jakiej jeszcze nigdy nie przeżywałem w swojej karjerze lotniczej. Zgubiony w niebie pociętem błyskawicami, co chwila miałem wrażenie, że grzmot huczy tuż nad moją głową.

Miałem zwykłe przyrządy nawigacyjne, ale, zapomniawszy zainstalować oświetlenie w mojej kabinie pilota, byłem bardzo skrępowany i niepewny, tembardziej, że wszystkie wskazówki meteorologiczne, jakie otrzymałem przy odlocie, okazały się zawodnemi.

Pomimo tych braków, zboczyłem z obranego kierunku tylko o 16 km, co, zresztą, zauważyłem zaraz po dotarciu do wybrzeży afrykańskich. Zmieniłem więc kurs na Bathurst, gdzie wylądowałem."

Zbiorniki samolotu Hincklera po wylądowaniu w Bathurst zawierały zapas paliwa mogący wystarczyć najwyżej na dwie godziny. Jakże więc łatwo udane przedsięwzięcie mogło się zmienić w katastrofę, gdyby wiatr był silniejszy choćby tylko o 1/8 swej ówczesnej mocy?

Jeden ze słynnych lotników francuskich oświadczył po locie Hincklera, że pilot ten na swym 120-konnym samolocie odbył lot bez porównania trudniejszy od lotu Lindbergha.

Bert Hinckler jest pierwszym lotnikiem, który dokonał przelotu nad południowym Atlantykiem w kierunku z Ameryki Południowej do Afryki. Po raz pierwszy również ocean Południowy został zdobyty przez mały jednomiejscowy samolot turystyczny.

Po krótkim odpoczynku w Bathurst, Hinckler odleciał do Senegalu, skąd 28-go wyleciał do Cap Juby. Dalsze etapy lotu: Casablanca — Rabat — Madryt zostały przebyte w szybkiem tempie i dopiero zła pogoda zatrzymała Hincklera na przeciąg czterech dni w stolicy Hiszpanji. Stamtąd Hinckler przeleciał do le Bourget, a następnie do Hanworth pod Londynem, gdzie minister brytyjskiego lotnictwa, lord Londonderry, oraz licznie zebrane tłumy powitały nieustraszonego zwycięzcę szlaków powietrznych.

M.

11.000 KLM. Z HONOI DO PARYŻA W CIĄGU TRZECH DNI

Lotnictwu francuskiemu przybył nowy liść wawrzynu do wieńca sławy, uwitego przez najlepszych pilotów i nawigatorów. Trudno znaleźć właściwe słowa dla określenia wspaniałości tego udanego przedsięwzięcia, dokonanego bez większych przygotowań i nie poprzedzonego krzykliwą reklamą.

Chodzi tym razem o lot Codos'a i Robida z Hanoi do Paryża w ciągu trzech dni i 4 godzin...

Podwójny rekord szybkości na przestrzeni Hanoi — Paryż, należący do Costes'a, a osiągnięty przezeń najpierw z Le Brix'em, później zaś z Bellont'em, zdawał się nie do pobicia, przynajmniej na czas dłuższy.

Codos i Robida pragnęli pobić go z jak najwspanialszym rezultatem. Kto wie jednak, czy w najbliższych dniach jakaś nieustraszona załoga nie podejmie jeszcze jednej próby skrócenia czasu przelotu tych 11.000 kilometrów, które dzielą Hanoi od stolicy Francji? I któż może twierdzić z pewnością, że wspaniały rekord nie padnie jutro, dzięki nowszemu jeszcze, szybszemu i doskonalszemu samolotowi?

Warto zastanowić się nad możliwościami, jakie otwiera przed lotnictwem ostatnio odbyty lot Codos'a i Robida. Warto uprzytomnić sobie, jakim przekształceniom uległyby stosunki międzynarodowe wogóle, a komunikacyjne w szczególności, gdyby wysiłki ludzkie w dziedzinie lotnictwa zostały skoordynowane, gdyby odpowiednio użyto najlepszy element personalno - lotniczy i techniczny...

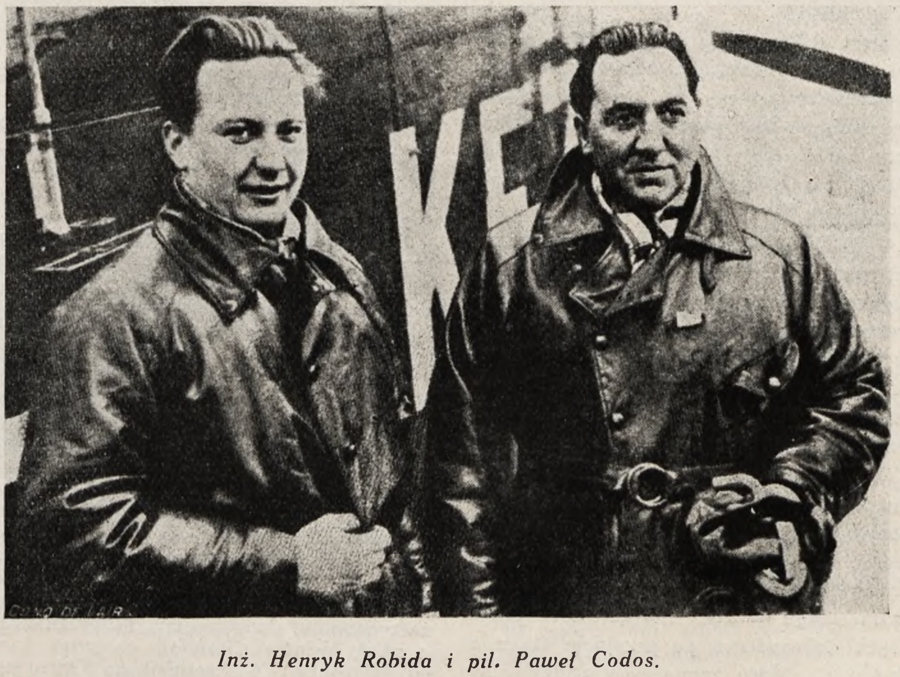
Nie naszą jednak jest rzeczą snuć, bądź co bądź, fantastyczne przewidywania przyszłości. Wracamy więc do właściwego tematu.

Paweł Codos i Henryk Robida wylecieli z le Bourget dnia 4-go stycznia b. r. o godzinie 12.10. W siedem dni i dziesięć godzin później, t. j. 11-go stycznia, lądowali w Hanoi.

Już ten półfinał, jako lot turystyczny, stanowi niemały sukces sportowy.

Ale celem załogi francuskiej było coś więcej, niż odbycie przyjemnej wycieczki, choćby o wybitnie sportowym zakroju i tempie.

Cel ten stanowiło pobicie, w drodze powrotnej do Paryża, rekordowego czasu



Inż. Henryk Robida i pil. Paweł Codos.

lotu Costes'a i Bellonte'a, który to czas wynosił 4 dni i 12 godzin.

Rozporządzając nowym samolotem Bréguet-330, szybszym od „Znaku zapytania", Codos mógł poprawić czas osiągnięty przez swego przyjaciela, Costes'a, pod warunkiem jednak, aby w okresie pełni, przypadającej na dzień 23 stycznia, pogoda była możliwa do lotu, choćby na większej części trasy. Idealnych warunków atmosferycznych na całej, tak długiej trasie — rzecz prosta — nawet nie oczekiwano.

W czwartek, 21-go stycznia, o godz. 6.40, Codos i Robida wystartowali z Hanoi.

Ich Bréguet-330, mający na swoim pokładzie, prócz załogi, także pocztę do Paryża, odbył pierwszy etap drogi powrotnej Hanoi — Kalkutta (1.860 km) w ciągu 11 godzin i 13 minut, przybywając do Kalkutty o godzinie 16.46.

Tu Codos i Robida zamierzali odpocząć kilka godzin przed wyruszeniem do lotu nad Indjami. Jednak już po dwóch godzinach ogarnęło ich takie zniecierpliwienie, że o godzinie 19.38 (czas lokalny) wystartowali do lotu nocnego, zużytkowując trzygodzinny postój na uzupełnienie paliwa, zjedzenie obiadu i... zabiegi toaletowe: Codos (raz tylko w ciągu całej podróży) ogolił się właśnie w Kalkucie.

Pomimo przeciwnych wiatrów, w piątek, 22-go, lotnicy osiągnęli o godzinie 8.05 (8.05 — czas lokalny; paryski — 2.35) Karachi, przeleciewszy etap 2.260 kilometrów w ciągu 12 godzin i 50 minut.

Ogółem więc pierwsze 4.120 kilometrów powrotnej drogi zostało przeleciane w czasie 26 godzin i 55 minut. Tym sposobem trzecia część drogi dała zysk na czasie w porównaniu z lotem Costes'a równo 10 godzin.

Start z Karachi w dalszą drogę nastąpił po trzygodzinnym odpoczynku. Następnem lotniskiem, na którem wylądował Bréguet-330 ze swą załogą, była Bassora. Codos nadaje stamtąd depeszę do le Bourget o szczęśliwym przebiegu raidu, o godzinie 21-ej.

O 23.20 już startuje niezmordowany pilot ponownie. Droga do Bagdadu mija szybko, w pomyślnych warunkach atmosferycznych. Za Bagdadem natomiast zaczynają się trudności: wzdłuż całego pasma gór Azji Mniejszej lot staje się nieustanną walką między pilotem a fatalną pogodą.

Wylądowawszy o godzinie 12.00 (według czasu lokalnego) w Atenach, Codos decyduje się do dalszego etapu nie zabierać ze sobą całego zapasu paliwa: teren lotniska jest nierówny; pogoda w dalszym ciągu — zła. Mając dość przykrych doświadczeń po przelocie etapu z Bagdadu, załoga zamierza wylądować w Rzymie, aby uniknąć startu w tych warunkach z pełnem obciążeniem.

O godzinie 13.10, w sobotę, Bréguet-330 opuszcza stolicę Grecji, zaś o godzinie 18-ej ląduje w stolicy Italji.

Należy się śpieszyć: już o 19.30 Codos startuje z lotniska Littorio pod Rzymem, aby o 22-ej wylądować w Marsylji.

W kilka minut potem następuje rozmowa telefoniczna z Costes'em, który udziela z le Bourget informacji, którędy lecieć, aby ominąć przeszkody atmosferyczne między Marsylją a Paryżem. Costes cierpliwie powtarza po kilkakroć ogłuszonemu trzydniowym rykiem silnika przyjacielowi, aby omijał Orlean i Chartres, aby odpoczął choć trochę przed ostatnim etapem, niewątpliwie bardzo ciężkim wskutek złej pogody i zmęczenia załogi, aby leciał na odpowiedniej wysokości, gdzie wieje sprzyjający mu wiatr, wreszcie — informuje Codosa o przygotowaniach na jego przyjęcie w le Bourget, winszuje mu wspaniałego lotu, jednem słowem — szczerze i bez zawiści, jak prawdziwy sportowiec i gentleman stara się zachęcić i dobrze nastroić zmęczonego już bardzo pilota do ostatniego etapu wielkiej podróży.

Tymczasem w restauracji portu lotniczego Paryża zbierają się tłumnie lotnicy, przedstawiciele przemysłu lotniczego, prasy i sfer rządowych. Wkrótce wszystkie stoliki są zajęte. Wszyscy z niecierpliwością oczekują przybycia bohaterów dnia...

Jednak największą emocję przeżył tej nocy dzierżawca restauracji na lotnisku w le Bourget.

Po południu uprzedzono go, że pożądanem byłoby sutsze niż zwykle zaopatrzenie bufetu i zatrzymanie obsługi na całą noc.

— Poco? — zdumiał się restaurator.

— Z powodu przybycia Codos'a i Robida...

— Codos i Robida? Oszaleliście: przecież rano byli dopiero w Bassora.

— Tak, ale w nocy będą w le Bourget.

Poczciwy „patron" długo powątpiewał, czy zrobi tego dnia dobry interes, wkońcu jednak dał się przecie przekonać. O trzeciej w nocy już winszował sobie (było pełno); o czwartej mógł powinszować oczekiwanym przez wszystkich lotnikom.

Codos i Robida wystartowali z Marsylji o godzinie 23.55, zaś o 3.50 wylądowali w le Bourget, wśród entuzjazmu zebranej publiczności.

OTWARCIE LINJI LONDYN—CAPE TOWN

Rozwój komunikacji lotniczej pocztowej i pasażerskiej bynajmniej nie został zahamowany przez ogólnoświatową depresję gospodarczą. Co kilka miesięcy, czasem nawet co kilka tygodni, dowiadujemy się o zorganizowaniu i otwarciu jakiejś nowej linji międzykontynentalnej, długości dziesiątków tysięcy kilometrów, nie mówiąc już o całym szeregu linji wewnętrznych.

Teraz, już na samym początku roku bieżącego, możemy zanotować inaugurację linji lotniczej towarzystwa „Imperial Airways", długości około 13.000 kilometrów, która łączy Londyn z Cape Town w Afryce południowej.

Całkowity przelot na tej wielkiej arterji komunikacyjnej, przecinającej Afrykę z północy na południe, trwa obecnie 11 dni; jest jednak nadzieja, że czas ten zostanie zredukowany do dni 9-ciu.

Narazie samoloty przewożą tylko pocztę i towary, ale w najbliższej przyszłości nastąpi otwarcie ruchu również i dla pasażerów. Samolot, zarówno z Londynu, jak i z Cap, odlatuje raz na tydzień, w środy.

Pierwsza poczta przeznaczona do Cap odeszła z Londynu drogą powietrzną w środę, dnia 20 stycznia. Oto w jaki sposób dotarła ona do najdalej na południe wysuniętego krańca Afryki:

Samolot, Handley-Page, czterosilnikowy, wystartował z lotniska Croydon o godzinie 12.34. Przeleciawszy nad La Manche i północną Francją, wylądował na lotnisku Le Bourget (pod Paryżem). Tu przesyłki zostały niezwłocznie powierzone wagonowi pocztowemu, który zawiózł je aż do Brindisi. Stamtąd, po przez Ateny, Mirabellę i Aleksandrję do Kairu poczta odbyła drogę wodnosamolotem „Short Kent".

W Afryce przesyłki podróżują dalej samolotem (wyłącznie w ciągu dnia, ponieważ nocnej komunikacji lotniczej jeszcze na linji niema). Odbywają one następujące etapy: 1) z Kairu przez Assuan do Wadi Halfa, 2) dalej przez Atbarę do Chartumu, 3) przez Kosti i Malakal do Juby, 4) przez Kampalla i Kissumu do Nairobi, 5) przez Terytorjum Tanganaiki do M'Beya, 6) przez Broken Hill w Rodezji do Salisbury, 7) dalej do Johannesburga w Transwaalu i wreszcie 8) z Johannesburga przez Kimberley do Cape Town.

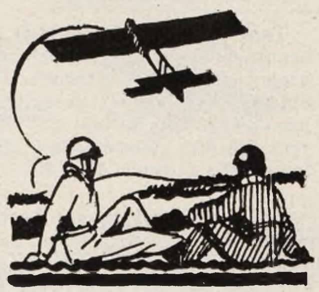
Przybycie samolotu pocztowego z Londynu do Cape Town i z Cape Town do Londynu miało miejsce po raz pierwszy w niedzielę, 31-go stycznia.

Samoloty, używane do przewozu poczty na odcinku linji między Kairem a Chartumem, są to trzysilnikowe Armstrong Whitworth „Argosie". Między Chartumem a Nairobi linję obsługują wodnosamoloty Short „Calcutta" ze względu na częste ulewne deszcze, które zalewają lotniska przez większą część roku na tym odcinku. Ostatni wreszcie etap lotu odbywa się na samolotach de Havilland „Hercules".

Pomiędzy sześcioma pierwszymi pasażerami, którzy już wykupili bilety na przelot z Londynu do Cape Town, znajduje się major Grogan, pierwszy z anglików, który odbył podróż przez całą Afrykę z północy na południe.

Było to w r. 1890. Podróż mjr. Grogana trwała 24 miesiące wśród niezliczonych trudności i niebezpieczeństw. Obecnie odważny podróżnik odbędzie ją w jedenaście dni...

KRONIKA POLSKA



SPORT

Udział w międzynarodowych zawodach Aeroklubu Szwajcarskiego. Jak to już donosiliśmy w kronice zagranicznej poprzedniego numeru, w końcu lipca odbędzie się w Zurichu — Dubendorfie meeting międzynarodowy z bardzo obfitym programem zawodów. W konkursach tych wezmą udział 3 samoloty PZL myśliwskie. Jeden z nich zgłasza wojsko.

Lot Małej Ententy i Polski. Udział Polski w tych zawodach został zdecydowany pozytywnie, dzięki staraniu Departamentu Aeronautyki MSWojsk. Wojsko ma sfinansować udział 6 samolotów RWD.

Nie jest jednak pewne, czy zawody odbędą się w roku bieżącym. W każdym razie termin ich byłby przesunięty na wrzesień.

Należy podkreślić wielkie zrozumienie władz wojskowych wykazane w stosunku do tych zawodów, mających dla nas pierwszorzędne znaczenie państwowe.

Zawody zimowe Lubelsko-Podlaskie z powodu ciężkich warunków finansowych klubów w roku bieżącym nie odbędą się.

KOMUNIKACJA

Międzynarodowy Zjazd Przedsiębiorstw Komunikacji Lotniczej w Warszawie. W dniach 15 i 16 marca b. r. odbędzie się w Warszawie 27-my zjazd Międzynarodowego Zrzeszenia Przedsiębiorstw Komunikacji Lotniczej. W zjeździe wezmą udział przedstawiciele przedsiębiorstw komunikacji lotniczej 18-tu państw: Anglji, Austrji, Belgji, Czechosłowacji, Danji, Finlandji, Francji, Grecji, Hiszpanji, Holandji, Jugosławji, Niemiec, Polski, Szwajcarji, Szwecji, Węgier, Włoch oraz Sowietów. Ponadto spodziewane jest przybycie przedstawicieli Ligi Narodów, Międzynarodowego Związku Kolejowego, Międzynarodowej Izby Handlowej, Międzynarodowego Komitetu Prawa Lotniczego, oraz szeregu innych międzynarodowych organizacji komunikacyjnych i lotniczych.

Na zjeździe omówiony będzie szereg spraw komunikacji lotniczej, m. in. sprawy eksploatacyjne, taryfowe, sprawa poczt lotniczych, sprawa kombinowanych transportów kolejowo - samolotowych i t. d.

Uroczyste otwarcie zjazdu dokona p. minister komunikacji inż. A. Kühn. Przewodniczącym delegacji P. L. L. „Lot" będzie dyrektor naczelny inż. Makowski.

Komunikacja lotnicza w styczniu. Samoloty Polskich Linij Lotniczych „Lot" odbyły w ciągu stycznia 212 lotów w czasie 342.32 godzn. W lotach tych aparaty przebyły dystans 51.645 kilometrów.

W ciągu miesiąca polskie samoloty komunikacyjne przewiozły 361 pasażerów, 3693 kg. bagażu, 6065 kg. towarów, 1070 kg. poczty, oraz 121 kg. gazet.

Ponadto aparaty „Lotu" odbyły w styczniu 30 lotów dodatkowych w czasie 55.42 godzin na dystansie 8.287 kilometrów. W lotach tych przewieziono 15 pasażerów, 154 kg. bagażu, oraz 734 kg. towarów.

L. O. P. P.

Zebranie programowo - budżetowe Komitetu Stołecznego (nowy termin) odbędzie się w dniu 19 marca, o godz. 19-ej, w lokalu Państwowej Szkoły Lotniczo-Samochodowej, Hoża 88.

Rozdanie nagród zwycięzcom marszu w maskach. W dniu 21 lutego odbyła się uroczystość wręczenia nagród zwycięzcom II-go marszu w maskach przeciwgazowych, zorganizowanego przez Komitet Stołeczny L. O. P. P. w r. z.

Czołowe miejsce w tych zawodach zdobyły zespoły: Oddziału Związku Strzeleckiego przy Państw. Fabryce Karabinów (męski i żeński), 47-ej Drużynie Harcerskiej oraz Chorągwi Żeńskiej, zaś z pośród drużyn wojskowych — 21 i 30 pułku.

W uroczystości wzięli udział: Szef Dep. Zdrowia M. S. Wojsk. gen. Rouppert, przedstawiciel Państw. Urzędu W. F. i P. W. mjr. Lewin, prezes Zarządu Gł. L. O. P. P. dr. Martynowicz. Zarząd Komitetu Stołecznego reprezentowali: prezes radca Floryanowicz, wiceprezes inż. Mirowski oraz sekretarz nacz. Leśniewski.

Podczas uroczystości przygrywała orkiestra Państw. Fabryki Karabinów.

I Kurs Obrony Przeciwgazowej dla Koła Ziemianek L. O. P. P. W dniu 15 lutego odbyła się w Warszawie uroczystość zakończenia I-go kursu informacyjnego obrony przeciwgazowej dla Koła Ziemianek L. O. P. P. w Warszawie.

Kurs, zainicjowany przez p. ordynatową hr. Zamoyską, zorganizowany został przez Główny Inspektorat Obrony Przeciwlotniczo - Gazowej Zarządu Głównego L. O. P. P. przy wydatnej pomocy p. Wodzińskiej, przewodniczącej Sekcji Organizacji Komitetu Ścisłego Kół Pań L.O.P.P.

Wykłady prowadzili: kpt. Lalko, dr. Krzewiński i por. Zieliński.

Kurs ukończyło 28 osób, a mianowicie: pp. Bolechowska, E. Czetwertyńska, Marja Czetwertyńska, Zofja Czetwertyńska, J. Glinczanka, W. Gordziałkowska, I. Karska, Mohlowa, Marja Nowakowa, Zofja Olszowska, M. Ordężanka, E. Paczesna, Elizabeth Perrin, Marja Plater-Zyberk, Zofja Rogowska, Antonina Ronikierówna, Irena Skibniewska, Marja Strawińska, Matylda Sapieżanka, B. Wodzińska, Marja Wodzińska, Helena Wodzińska, Zofja Wielopolska, M. Tuszowska, Marja Zamoyska, Z. Zamoyska, Kamilla Zdziarska, Anna Zdziarska.

W najbliższym czasie przewidziane są, w miarę napływu słuchaczek, następne tego rodzaju kursy.

Nowy samolot komunikacyjny Lublin R XVI. Opis podamy w następnym numerze.

ROŻNE

Tani samolot turystyczny. Inż. W. Zalewski pracuje nad skonstruowaniem lekkiego samolotu jednomiejscowego do treningu, którego koszt wraz z silnikiem nie przekraczałby 12 tys. zł. Na płatowcu tym ma być wbudowany silnik inż. Zalewskiego o mocy 20 KM.

Koło młodzieży przy Aeroklubie Warszawskim. Aeroklub Warszawski organizuje koło młodzieży A. W., do którego przyjmowani są kandydaci niepełnoletni.

Zebrania towarzyskie w Aeroklubie R. P. Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej, mając na celu zorganizowanie życia towarzyskiego wśród naszych sfer lotniczych, urządza stałe zebrania towarzyskie dla swych członków i wprowadzonych gości. Zebrania odbywają się w lokalu Aeroklubu w każdą środę, w godzinach od 18-ej do 24-ej.

Pierwsze zebranie odbyło się w środę, dnia 17 lutego.

Poświęcenie hangaru i samolotów Aeroklubu Śląskiego. Dnia 19 grudnia z. r. odbyło się na lotnisku w Katowicach uroczyste poświęcenie hangaru i samolotów turystycznych Aeroklubu Śląskiego, który powstał przez połączenie się dwóch odrębnych organizacyj lotniczych, a mianowicie: Śląskiego Klubu Lotniczego i Kolejowej Kadry Sportowej.

Uroczystość zaszczycił swoją obecnością pan minister komunikacji, inż. Kühn, wraz z małżonką oraz wojewoda śląski dr. Grażyński. Aktu poświęcenia dokonał osobiście J. E. ks. biskup diecezji śląskiej dr. Adamski.

Punktualnie o godz. 12.30 przyjechał na lotnisko pan minister Kühn, witany przed głównem wejściem przez prezesa Aeroklubu Śląskiego, dyr. D. O. K. P. Katowice inż. Niebieszczańskiego, który panu ministrowi przedstawił członków zarządu Aeroklubu. Następnie udał się pan minister do sali recepcyjnej, gdzie zostały przedstawione panu ministrowi osobistości z Katowic.

Po przywitaniu, udali się wszyscy na lotnisko. Prezes inż. Niebieszczański przywitał zebranych krótkiem przemówieniem, dziękując za zaszczycenie obecnością uroczystości klubowej. W szczególności p. dyr. Niebieszczański podniósł zasługi pana ministra Kühna, jako protektora lotnictwa sportowego, oraz pana wojewody Grażyńskiego, który zawsze z wielką życzliwością odnosił się do wszelkich poczynań lotniczych na Śląsku.

Następnie podziękował p. prezes dyrektorowi Syndykatu Hut Żelaznych, b. ministrowi Grodzieckiemu, za pomoc materjalną przy budowie hangaru. Okrzykiem na cześć Pana Prezydenta i pana marszałka Piłsudskiego zakończył swoje przemówienie. Orkiestra kolejowa odegrała hymn państwowy.

Następnie odpowiedział pan minister, poczem udał się do hangaru, przecinając symboliczną wstęgę. Orkiestara odegrała tusz.

J. E. ks. biskup Adamski przystąpił do poświęcenia hangaru i samolotów turystycznych. Zkolei odbył się akt chrztu tradycyjnem skropieniem samolotów szampanem przez rodziców chrzestnych w następującej kolejności:

1) p. min. Kühn z p. prez. E. Niebieszczańską — samolot „Mieszko",

2) p. woj. Grażyński z p. min. Kühnową — samolot „Piast",

3) p. marsz. Wolny z p. gen. Zającową — samolot „Ślązak",

4) p. gen. Łuczyński z p. woj. Saloniową — samolot „Opolanka",

5) p. gen. Zając z p. płk. Przybylską — samolot „Wiarus",

6) p. dr. Kocur z p. dyr. Grodziecką — samolot „Powstaniec",

7) p. dr. Frendl z p. dyr. Ciszewską — samolot „Krakus",

8) p. min. Grodziecki z p. star. Szalińską — samolot „Wanda".

Potem w miłym nastroju odbyło się w hangarze skromne śniadanie, podczas którego przygrywała orkiestra kolejowa.

Loty propagandowe rozpoczęła pani ministrowa Kühnowa na somolocie „Piast".

Po uroczystości odbyły się pokazowe loty inż. Grzeszczyka na szybowcu „Lwów", holowanym przez RWD-4 p. K. Chorzewskiego. Ewolucje szybowcowe, dotychczas na Śląsku niewidziane, budziły niebywały zachwyt.

W bardzo miłym nastroju zakończył się ten uroczysty dzień, mający dla lotnictwa sportowego na Śląsku doniosłe znaczenie.

Z uroczystości poświęcenia hangaru i samolotów Aeroklubu Śląskiego. 1 — P. min. Kühn w czasie przemówienia. Na prawo — J. E. ks. biskup Adamski. 2 — Prezes A. S. dyr. Niebieszczański przed mikrofonem. 3—Tradycyjny chrzest szampanem.

CO NOWEGO ZA GRANICĄ

MIĘDZYNARODOWY ZWIĄZEK LOTNICZY

Międzynarodowy trybunał apelacyjny do spraw sportowo - lotniczych. Na ostatnim zjeździe Miedzynarodowego Zwiazku Lotniczego (Fédération Aéronautique Internationale) w Paryżu ukonstytuował się Międzynarodowy trybunał apelacyjny do spraw sportowo - lotniczych, w skład którego wchodzi również przedstawiciel Polski.

Skład Trybunału jest następujący:

G. von Hoeppner (Niemcy), B. von Fiala — Fernbrugg (Austrja), G. Hanrez — (Belgja), Kamal Eloui — (Egipt), płk. J. J. Ide — (Stany Zjednoczone Ameryki Półn), A. Wateau — (Francja), płk. M. O'Gorman (Anglja), A. Stathatos (Grecja), inż. Ugo Sauda (Włochy), kpt. Ch. Doxrud (Norwegja), M. Duthil (Holandja), mjr. B. Kwieciński (Polska), płk. G. Negresco (Rumunja), gen. Amundson (Szwecja), mjr. Primault (Szwajcarja), Chukru Bey (Turcja) i mjr. Kopecky (Czechosłowacja).

Nastepny zjazd F. A. I. Wobec zaproszenia Królewskiego Aeroklubu Holandji (Koninklijke Nederlandsze Vereniging vor Luchtvaart), postanowiono XXXI zjazd F. A. I. odbyć w Hadze w sierpniu b. r.

Miedzynarodowa Komisja Techniczna Szybowrictwa, ukonstytuowana na wyżej wymienionem zgromadzeniu F. A. I. przedstawia się jak następuje:

Prezes: prof. Georgii (Niemcy), sekretarz: hr. von Ysenburg (Niemcy), delegaci: mjr. Massaux (Belgja), Massenet (Francja), M. Kahn (Francja), E. C. Gordon (Anglja), płk. The Master of Sempill (Anglja), N. Carlassare (Włochy), płk. Walaardt - Sacré (Holandja), kpt. Köhli (Szwajcarja), prof. Warner (Stany Zjednoczone Am. Półn.) i inż. A. R. Mascias (Argentyna).

ANGLJA

Tani samolot de Havillanda. Podobno znana firma angielska de Havilland ma w najbliższym czasie wypuścić nowy samolot turystyczny, który, produkowany seryjnie, będzie kosztował dużo taniej od poprzednio wypuszczonych Moth'ów i Puss-Moth'ów, a mianowicie około 400 funtów. Jest to dolnopłat ze skrzydłami składanemi, wyposażony w silnik Gipsy o mocy 85 KM.

Ten sam typ somolotu, zaopatrzony w 132-konny silnik Gipsy III, będzie budowany tylko na zamówienie i ma kosztować dużo drożej. Szybkość jego wynosić będzie około 200 km/godz.

„Segrave Memorial Trophy". Komitet „Segrave Memorial Trophy" oświadczył się jednomyślnie za przyznaniem nagrody imienia Segrave'a Bertowi Hinklerowi za lot z Nowego Jorku do Londynu, odbyty samotnie, przez Atlantyk Południowy na małym Puss-Moth'ie.

Według ustawy, nagroda imienia Segrave'a należy się najbardziej odważnemu i najwytrzymalszemu pilotowi angielskiemu, który posiłkując się w swych lotach angielskim samolotem i angielskiemi materjałami technicznemi, przyczynił się do wykazania ich doskonałości.

Week-end szybowcowy. Londyński klub szybowcowy, pragnąc oddać do dyspozycji swych członków tereny szybowcowe w Dunstable na czas długiego, boaż czterodniowego week-endu wielkanocnego, energicznie zajął się ich uporządkowaniem.

Tereny w Dustable są uważane za jedne z lepszych w Anglji. Nadają się one do każdego rodzaju lotów szybowcowych, ponieważ wiatry w tej miejscowości są przeważnie sprzyjacące. Także holowanie szybowca przez samochód nie napotyka tam na większe trudności. Władze klubu zamierzają oddać do dyspozycji swych członków szybowce wszystkich kategoryj, do rekordowych włącznie. Pozatem pięciu wykwalifikowanych instruktorów zajmie się szkoleniem uczniów. Zarząd przekonany jest, że w czasie week-endu wielkanocnego zostanie wydany szereg dyplomów pilotów szybowcowych nowoszkolonym członkom klubu.

Kluby lotnicze w Indiach. Na terytorium Indji znajduje się obecnie sześć subwencionowanych przez rząd klubów lotniczych. Rozporzadzaią one 20-tu samolotami typu Moth i liczą 1768 członków, miedzy którymi przeszło stu posiada dyplomy pilotów.

FRANCJA

Pomnik ofiar katastrofy R. 101. Rząd francuski wystąpił do parlamentu z projektem uchwalenia kredytów w wysokości 100 tysiecy franków na budowę pomnika poświeconego pamięci ofiar katastrofy sterowca R. 101.

Ciekawa ankieta. Z racji bliskiego już terminu przyznania dorocznych nagród ufundowanych przez Miedzynarodową Ligę Lotników, redakcja „Les Ailes" ogłaszą ankietę wśród swoich czytelników na temat najwspanialszych przedsięwzięć lotniczych roku 1931. Cztery pytania ankiety brzmią jak następuje:

1) Który z pilotów światowych dokonał w r. 1931 najpożyteczniejszego dzieła?

2) Jacy trzej piloci francuscy zapisali się najwspanialej na kartach lotnictwa 1931 r.?

3) Jacy trzej piloci światowi wykonali najwspanialsze loty w 1931 r.?

4) Którzy piloci balonów i sterowców położyli w 1931 r. największe zasługi na polu aeronautyki?

Dla zorjentowania czytelników redakcja wspomnianego pisma podaje listę ważniejszych lotów dokonanych w roku 1931. Między niemi znajduje się polski lot afrykański kpt. Skarzyńskiego i por. Markiewicza.

Turystyczny lot afrykański francusko-rumuński. Prezes F. A. I., książe Bibesco, projektuje w lecie bieżącego roku dłuższy lot afrykański. Trasa lotu ma być następująca: Oran, Gao, Fort Lamy, fort Archambault, Chartum, Kair. Samolot, na którym książę Bibesco zamierza polecieć jest to Junkers, zaopatrzony w trzy silniki Hispano - Suiza. Załogę samolotu prócz ks. Bibesco stanowić będą piloci Codos i Burduloi oraz mechanik Agnus.

Pośpieszna komunikacja lotnicza Paryż - Londyn. Francuskie ministerstwo lotnictwa projektuje w najbliższym czasie znacznie skrócić czas przelotu samolotów pasażerskich między Londynem i Paryżem. Po urzeczywistnieniu tego projektu komunikacja między stolicami Anglji i Francji będzie rzeczywiście rekordowo szybka. Dotychczas podróż na tej przestrzeni trwała około dwóch i pół godzin. Po wprowadzeniu zmian według projektu francuskiego, trwać będzie zaledwie godzinę i 35 minut.

GRECJA

Międzynarodowa wystawa lotnicza. Wiosną r. b. odbędzie się w Atenach międzynarodowa wystawa lotnicza na której wystawione będą tylko samoloty handlowe. Samoloty wojskowe mają być reprezentowane jedynie przez modele.

HOLANDJA

42-tonowy wodnosamolot. Dzienniki holenderskie rozgłosiły szeroko wiadomości o budującym się 10.000-konnym wodnosamolocie — olbrzymie dwukrotnie większym od „DO-X".

Narazie jednak, jak się okazuje, nowy ten olbrzym buduje się dopiero na papierze: projekty i plany jego konstrukcji

są na ukończeniu w kreślarni znanego holenderskiego inżyniera Koolhovena, który przewiduje dla swojej nowej maszyny szybkość 210 km/godz, przy obciążeniu 42 tysięcy kilogr.

ITALJA

Zjazd lotników transatlantyckich. Królewski Aeroklub Italji urządza w maju roku bieżącego międzynarodowy zjazd lotników transatlantyckich w Rzymie. Zjazd ten ma na celu wymianę wszelkich spostrzeżeń poczynionych przez lotników w czasie lotu nad Oceanem. Program zjazdu obejmuje omówienie następujących spraw: możliwości urządzenia transatlantyckich komunikacyjnych linji lotniczych, portów i miejsc lądowania na tych linjach oraz zorganizowania służby meteorologicznej. Pozatem zjazd zajmie się rozwiązaniem problemu porozumiewania się załogi samolotu z lądami Ameryki i Europy w czasie przelotu nad Oceanem.

Nieudany raid. Pilot włoski, Fr. Lombardi, wraz z dwoma towarzyszami: pilotem Robiano i mechanikiem Battaglia przedsięwziął lot na przestrzeni 10.000 kilometrów w kierunku Cap'u w Afryce południowej. Pierwsze etapy raidu lotnicy odbyli w rekordowem tempie, pokrywając w przeciągu 35-ciu godzin 4.450 kilometrów. Ale w Tabora, wskutek zepsucia się silnika, nastąpiła w ich locie niespodziewana przerwa, czem zniechęceni, 4-go lutego wrócili do Rzymu, zaniechawszy ukończenia podróży.

Samolotem użytym do tego nieudanego raidu był Caproni z silnikiem Alfa Romeo „Lynx" o mocy 200 KM.

Pilot Lombardi znany jest ze swych lotów na samolotach turystycznych. Odbył on głośne w swoim czasie raidy Rzym - Mogadiscio, Varcelli - Tokio oraz okrężny lot nad Afryką.

Budżet ministerstwa lotnictwa. Preliminarz budżetowy lotnictwa italskiego na rok 1932 zamyka się sumą 754 miljonów lirów, przewyższając budżet roku ubiegłego o 1.310.000 lirów. W przewidywanych wydatkach znaczne miejsce zajmują pozycje na lotnictwo wojskowe.

Z trjesteńskiego klubu szybowcowego. Szybowcowa grupa trjesteńska zapowiada się jako jeden z najbardziej czynnych klubów szybowcowych Italji.

Wspominaliśmy już o udanych doświadczeniach, przeprowadzonych przez ten klub z szybowcami zaopatrzonemi w pływaki. Obecnie budowa nowego szybowca tego samego typu, z małemi tylko zmianami, jest na ukończeniu. Szybowiec wkrótce poddany zostanie próbom. Jeden z członków trjesteńskiego klubu szybowcowego, kapitan Parissi, projektuje na wiosnę lot z Trjestu do Wenecji na szybowcu z pływakami, holowanym przez łódź motorową.

NIEMCY

Komunikacja sterowcowa z Ameryką. W roku 1932 sterowiec doktora Eckenera „Graff Zeppelin" odbędzie dziesięć podróży pasażerskich do Ameryki Południowej. Pierwsze cztery podróże będą miały miejsce w marcu, kwietniu i maju; pozostałe w jesieni.

Przeloty „Grafa Zeppelina" stanowić będą zapoczątkowanie regularnej komunikacji lotniczo - pasażerskiej, która w przyszłości ma funkcjonować stale z 16-todniowemi przerwami między jednym a drugim rejsem sterowca.

Pięciogodzinny lot szybowcowy w zimie. Kilka dni temu młody niemiecki pilot szybowcowy, Heger, utrzymywał się przeszło pięć godzin w powietrzu nad doliną Kocher w Wirtembergji i wylądował, zmuszony do tego zstępującemi, zimnemi prądami oraz przenikliwym chłodem, dającym się mu we znaki w czasie pięciogodzinnego szybowania.

Jubileusz Rumplera. W Niemczech obchodzono uroczyście 60-tą rocznicę urodzin inżyniera Rumplera. Ten pionier lotnictwa niemieckiego pierwszy zbudował fabrykę samolotów w Niemczech, wypuszczając samoloty typu „Taube".

Obecnie sędziwy inżynier projektuje budowę wodnosamolotu o mocy 10.000 KM., przeznaczonego dla 170 pasażerów i mającego zasięg 6.000 km.

Lufthansa w Grecji. Zarząd towarzystwa „Deutsche Lufthansa" sfinansował z rządem greckim umowę, mocą której samoloty pasażerskie Lufthansy mogą lądować na lotnisku w Salonikach. Saloniki stanowią dla Lufthansy jedną z baz lotniczych na linji komunikacji powietrznej z Europy do Azji.

Wyróżnienie Groenhoffa. As szybownictwa niemieckiego, Gunther Groenhoff, otrzymał puhar Hindenburga w uznaniu zasług położonych na polu szybownictwa i w nagrodę za wspaniałe loty szybowcowe.

Nowy nieoficjalny rekord kobiecy. Niemiecka pilotka Liesel Bach osiągnęła w próbnym locie na 110-konnym Klemm'ie wysokość 6.500 metrów. Lot ten miał na celu wypróbowanie samolotu przed podróżą do Włoch i przelotem nad Alpami.

Aczkolwiek lot pani Bach nie jest zahomologowany przez komisję sportową F. A. I., stanowi on nowy kobiecy rekord wysokości w klasie samolotów turystycznych.

Echa lotu DO-X do Ameryki. Amerykański pilot Schildhauer, który odbył lot do Ameryki na pokładzie „DO-X", jako pilot zastępca kapitana Nerza, przyjechał obecnie do Niemiec i podał cały szereg interesujących wiadomości o lotach „DO-X".

Najciekawszą częścią podróży niemieckiej łodzi latającej był — według relacyj Schildhauera — lot wzdłuż wybrzeża Afryki. W czasie tego lotu porobiono szereg cennych obserwacji prądów powietrznych i ich wpływów na zachowanie się maszyny w powietrzu. Według zdania Schildhauera, cała podróż nie wykazała konieczności jakiejkolwiek zmiany w konstrukcji „DO-X". Budowa tego wodnosamolotu została — jak wiadomo — ukończona w roku 1926-27.

Czwarta szkoła szybowcowa. W Niemczech, w Westerland została otwarta nowa szkoła szybownictwa. Po szkole w Rhön, Rositten i Grunau jest to czwarta szkoła szybowcowa na terytorjum Niemiec.

NORWEGJA

Licencja na budowę Mothów. Rząd norweski zakupił od firmy de Havilland licencję na budowę przejściowych samolotów szkolnych „Tiger Moth". Samoloty te będą budowane w państwowych zakładach lotniczych. Natomiast silniki (Gipsy III) do wyprodukowanych w Norwegji Mothów sprowadzone zostaną z Anglji.

STANY ZJEDNOCZONE

Ćwiczenia lotnictwa morskiego. Celem odbycia ćwiczeń w strzelaniu powietrznem, lądowaniu i starcie, oraz pracy wojskowej na wodach i wśród lodów zimnych mórz północnych, eskadry lotnictwa morskiego Stanów Zjednoczonych kolejno udają się na dwutygodniowe stage'e w takich właśnie warunkach. Ostatnio poddano próbie pracy w warunkach podobnych nowy sprzęt lotniczy jednej z eskadr, a mianowicie samoloty Langley. Próba wypadła zupełnie zadawalniająco.

Szybowce na nartach. Jeden z amerykańskich klubów szybowcowych zorganizował w górach Kalifornji, na wysokości 3000 metrów nad poziomem morza, loty na szybowcach zaopatrzonych w narty i holowanych przez psy pociągowe.

Zniżka cen frachtów na linjach lotniczych. Agencja szybkich transportów lotniczych, utworzona przez związek pięciu wielkich towarzystw transportu lotniczego, a obsługująca 117 miast w Stanach Zjednoczonych, zniżyła ceny biletów i frachtów o 50%. Długość sieci wszystkich linji związku wynosi przeszło 16.000 km.

Piękny przelot. Nieumęczony pilot amerykański, kapitan Hawks, odbył w ostatnim tygodniu stycznia lot przez Północną

Kapitan F. Hawks.

i Środkową Amerykę, na przestrzeni 4.200 km. Średnia szybkość osiągnięta w tej podróży przez samolot Hawksa „Texaco 13" wyniosła 290 km. na godz.

Grecki lot przez Atlantyk. Emigranci greccy w Stanach Zjednoczonych zamierzają zorganizować na wiosnę bieżącego roku lot z Bostonu do Aten na samolocie, noszącym nazwę: „Duch Dedala". Załogę samolotu stanowić mają: pilot (amerykanin?) Daniel Dickens i mechanik Caradimos (grek).

Upadek szybownictwa. Zdaniem amerykańskiego wydawnictwa „Aviation", szybownictwo w Stanach Zjednoczonych nie wykazało w roku 1931 żadnych większych postępów i nie osiągnęło dodatnich wyników. Nieszczęśliwe wypadki, które miały miejsce na narodowych za-

wodach w Elmira, dowodzą, że pełna entuzjazmu, ale chaotyczna praca klubów nie jest celowa, jeżeli nie opiera się na poważnej organizacji.

„National Glider Association", towarzystwo mające na celu rozwój szybownictwa w Stanach Zjednoczonych, z powodu trudności finansowych w roku 1931 nie rozwijało właściwie żadnej działalności.

Ilość konstruktorów szybowców bardzo zmalała. Tylko trzy firmy przemysłowo-lotnicze w Stanach Zjednoczonych zajmują się obecnie tą gałęzią konstrukcji lotniczych. Firmy te budują przeważnie szybowce szkolne lub ćwiczebne, z zupełnem pominięciem typów rekordowych.

Podróż sterowca „Akron". W ciągu obecnej zimy sterowiec amerykańskiej marynarki ma odbyć podróż na wyspy Hawajskie.

Departament marynarki, po szczegółowych badaniach i próbach, oświadczył, że znacznie większy ciężar sterowca od normy pierwotnie przewidywanej, jak również znacznie mniejszą szybkość „Akrona", należy złożyć jedynie na karb dodatkowych wzmocnień konstrukcji szkieletu sterowca oraz zwiększonego uzbrojenia, zarządzonego przez departament marynarki Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej.

Próby z płynnym tlenem. Jedna z eskadr wojskowego lotnictwa Stanów Zjednoczonych, podczas ćwiczeń z zakresu patrolowania na wielkiej wysokości, odbyła przelot grupowy z Selfridge Field do Waszyngtonu, lecąc przez cały czas powyżej 6.000 m. Wszyscy piloci eskadry, w liczbie 12-tu, zaopatrzeni byli w aparaty do oddychania, zawierające tlen w stanie płynnym. Okazało się, że aparaty tlenowe na gaz płynny działają doskonale i szczególnie nadają się do dalszych przelotów.

SZWAJCARJA

Express lotniczy. W Szwajcarji projektowane jest utworzenie w najbliższym czasie pośpiesznej linji komunikacji lotniczo - pasażerskiej na przestrzeni Zurych — Monachjum — Wiedeń. Na linji tej mają być użyte najszybsze z obecnie znanych amerykańskie sześciomiejscowe samoloty pasażerskie Lockheed Wega, których szybkość podróżna wynosi 300 km/godz. (szybkość maksymalna samolotów tego typu dochodzi do 350 km. na godzinę). W ten sposób Monachjum będzie odległe od Zurychu tylko o 50 minut, Wiedeń zaś o 2 godziny lotu.

WĘGRY

Jeszcze jeden lot do stratosfery. Znany sportowiec węgierski hr. Zichy wraz z wiedeńskim inżynierem Braunem projektują na koniec bieżącego miesiąca odbycie lotu do stratosfery. Spodziewają się oni osiągnąć wysokość większą, niż osiągnięta przez prof. Piccarda. Do wspomnianego lotu użyty ma być balon o powłoce wykonanej w tej samej fabryce w Augsburgu, która wykonała powłokę balonu prof. Piccarda.

Najciekawszy jest pomysł powrotu załogi ze stratosfery na ziemię. Zichy i Braun zamierzają opróżnić balon z gazu i opuścić się wraz z nim na spadochronie. Spadochron taki, o średnicy 90 metrów, został zamówiony w Stanach Zjednoczonych, w zakładach produkujących spadochrony dla całych samolotów.

KRONIKA NIEOFICJALNA

FELJETON · T.P.

Jeszcze o zakazie udziału wojskowych w zawodach cywilnych.

W tegorocznym, drugim numerze „Lotu Polskiego" ukazał się artykuł podpisany literami K-z p. t. „Na marginesie zakazu udziału wojskowych w zawodach lotniczych". Będę usiłował polemizować z nieznanym autorem w imię koleżeństwa latających ludzi, bez względu na to, czy są to panowie w mundurach, czy w marynarkach.

Albowiem z toku arykułu wygląda, jakby autor insynuował wojskowym pilotom wdzieranie się gwałtem do Klubów, aby odbierać wszystkie laury nieszczęsnym cywilom, pozbawiając ich możności minimalnego nawet sprzeciwu.

Pan K-z (niech się Pan nie gniewa: piszę bez chęci dotknięcia Pana; całkiem od serca) chce z munduru zbudować płot rozgradzający raz na zawsze pilota wojskowego i pilota cywilnego. P. K-z ma informacje nieścisłe, które postaram się sprostować. A więc stwierdzić należy, że lotnicy wojskowi nie pchają się gwałtem do Klubów, czego dowodem jest mały procent oficerów należących do Klubów (nie więcej jak 10%). Jeżeli p. K-z weźmie do ręki listę zawodników imprez sportowych lotniczych, przekona się, że udział oficerów procentowo był niewielki. Kluby większością głosów wybierają swoje władze i mogą regulować swoje sprawy (a więc także udział w zawodach) jak im się podoba.

Jeżeli na pierwszych miejscach większości zawodów znajduje się nazwisko oficera, wynika to z ambicji Klubów, walczących o pierwszeństwo. Kluby, w szlachetnej ambicji, obsadzają najlepszą maszynę najlepszym pilotem, jakiego dany Klub ma. To jasne. Kluby zgóry wiedzą, czego się po danej maszynie można spodziewać i usiłują maksimum jej możliwości wyzyskać. Maszyna najlepsza, prowadzona przez mniej doświadczonego pilota, mogłaby zdobyć pierwsze miejsce; z doświadczonym pilotem — zdobywa je napewno.

W czwartym K. K. S. T. drugie i trzecie miejsce mają Chorzewski i Rogalski, piloci par exelence cywilni. W Locie Południowo - Zachodniej Polski drugie i trzecie miejsce mają również piloci turyści. Nie zechce pan K-z kwalifikować por. Hirszbandta jako zawodowego pilota, został on wyszkolony w Klubie i przeszedł Dęblin jak większość pilotów turystycznych. W zawodach zimowych Lubelsko - Podlaskich pierwsze, trzecie i czwarte miejsce mają cywile stuprocentowi, i t. d. i t. d. Gdzie pan K-z widzi ową straszliwą przewagę wojskowych? My jej nie dostrzegliśmy. Nie zazdrościmy nagród porucznikowi Żwirce (o niego tylko bowiem w tej dyskusji moglibyśmy się kłócić). Jest on wypróbowanym klubowcem, przyjacielem serdecznym cywilów latających; przyjacielem, który nigdy nie odmówił dobrej rady koledze cywilowi, nawet w momencie, gdy ten jest współzawodnikiem. Porucznika Żwirkę sadzamy gwałtem na najlepszą zwykle maszynę Sekcji Lotniczej S. P. W. lecącą pod barwami Klubu Warszawskiego. nie widzimy bowiem powodu, aby eliminować z zawodów, gdzie chodzi o honor Klubu — sportowca najlepszego z pośród nas dlatego, że jest oficerem. Przeciwnie — cieszymy się, że zmuszeni jesteśmy dociągać się do klasy porucznika Żwirki, co nam wychodzi na zdrowie.

Argumentacja pana K-z, który w zarządzeniu Departamentu widzi chęć ocalenia Klubów od niepożądanej supremacji ilościowej i jakościowej wojska, musi ustąpić pod naporem faktów. Nie znamy powodów, które skłoniły Departament do wydania zakazu, nie jest naszą rzeczą krytyka, zwłaszcza publiczna, zarządzeń władz lotniczych, które uważamy i za nasze władze. Wyraziliśmy nasz żal z powodu odebrania nam koleżeństwa wojska. Przypuszczamy, że powodem mogłaby być raczej obawa, aby wojsko nie było notowane na dalszych miejscach, co przy wzmożonej sprawności cywilów i przy ostatnio wprowadzonych handicapach, w stosunku do starszych oficerów musiałoby mieć miejsce. Ale są wojskowi młodzi, którym handicap przynosi plusy, jak w zeszłym roku porucznikowi Pronaszce, a są i cywile starzy, których handicap gnębi narówni z oficerami. Szanse równe. Zresztą, ja osobiście jestem zdania, że najlepszą sprawą byłoby podzielenie zawodników na dwie klasy; zawodową i amatorską. Zestawienie wyników obydwóch klas byłoby rzeczą bardzo pouczającą i zostawiłoby wysokie wymagania, jakichby obydwie klasy musiały od siebie żądać w trosce o szlachetne pierwszeństwo.

Wyłączać lotników wojskowych ze sportu lotniczego nie należy. Kluby nie dzielą radości pana K-z.

T. Pruszkowski.

PROGRAM
PAŃSTWOWEGO EGZAMINU LOTNICZEGO TEORETYCZNEGO
NA CZŁONKÓW ZAŁOGI STATKÓW POWIETRZNYCH

PYTANIA EGZAMINACYJNE

PYTANIA Z ZAKRESU „PŁATOWCE I SILNIKI"

1. Rodzaje płatowców, surowce i budowa.
2. Szybkość minimalna i lądowanie.
3. Regulacja płatowca.
4. Akrobacja i natężenia w locie płatowca.
5. Opór czołowy.
6. Stateczność płatowca.
7. Pojęcie wyporu.
8. Pojęcie lotności.
9. Zasadnicze części płatowca.
10. Profil i kąt natarcia.
11. Podwozie i jego działanie.
12. Zasady i mechanika sterowania.
13. Kompensacja i jej cel.
14. Działanie śmigła.
15. Sprawność śmigła.
16. Szybkość maksymalna i ekonomiczna.
17. Wpływ mocy silnika na szybkość.
18. Rodzaje silników.
19. Zasadnicze części silnika i ich działanie.
20. Określenie mocy silnika.
21. Wpływ wysokości na działanie silnika.
22. Smarowanie i chłodzenie silnika.
23. Regulacja silnika.
24. Mieszanka paliwa i jej zużycie.
25. Najczęstsze defekty silnika.
26. Montaż silnika na płatowcu.
27. Rozruch.
28. Rodzaje rozruszników.
29. Działanie magneta.
30. Rodzaje pompek oliwnych.
31. Zasada działania gaźnika.
32. Atmosfera standard.
33. Przyrządy pokładowe.
34. Kontrola okresowa.

Wykaz podręczników [1].

1. Podręcznik mechanika lotniczego.
2. Wiadomości teoretyczne o silniku.
3. Elementarna teorja płatowca.
4. Dr. Mises — Podstawy lotnictwa (wyd. L. O. P. P. 1929 r.).
5. Mokrzycki — A. B. C. lotnicze.
6. Małecki — Płatowce (wyd. L. O. P. P.).
7. Jesesse — nakład L. O. P. P. — tłumaczenie.
8. Zych-Płodowski — O budowie płatowców.
9. Zalewski — Silniki lotnicze.
10. Piotrowicz — Silniki lotnicze.
11. Żaliński — Przyczyny wadliwego działania silników i środki zaradcze.

PYTANIA Z ZAKRESU USTAWODAWSTWA LOTNICZEGO.

1) Międzynarodowa Komisja Żeglugi Powietrznej.
2) Jej skład i przedmiot działalności.

[1]) Podręczniki wymienione w pkt. 1), 2), 3) — wydawnictwa Dep. Aeronautyki. Aerokluby mogą nabywać te książki przez swoich ofic. łączn.

3) Konwencja Lotnicza Paryska z 1919 roku:
 a) cel powstania Konwencji Lotniczej Paryskiej z 1919 r.,
 b) główniejsze państwa do niej należące.
4) Zmiany artykułów Konwencji z 1919 roku.
5) Zmiany załączników do tej Konwencji.
6) Konwencja z 1919 r. w wypadku wojny.
7) Posiedzenie Międzynarodowej Komisji Żeglugi Powietrznej.
8) Zasada suwerenności i wolności powietrza. Dodatnie i ujemne strony obu tych zasad.
9) Co to jest suwerenność państwa nad przestrzenią powietrzną.
10) Jakie wynikają stąd uprawnienia dla państwa.
11) Władze żeglugi powietrznej w Polsce.
12) Rejestr państwowy statków powietrznych:
 a) warunki jakim winny odpowiadać statki powietrzne polskie, aby móc być wpisanemi do rejestru państwowego,
 b) jakie uprawnienia daje wpisanie do rejestru państwowego polskiego,
 c) kiedy i na jakich warunkach mogą odbywać loty statki powietrzne niezarejestrowane,
 d) co to są znaki przynależności państwowej i znaki rejestracyjne
13) Księgi pokładowe. Publiczne wzloty pokazowe:
 a) jakie są księgi pokładowe i na co służą,
 b) sposób ich prowadzenia (instrukcja),
 c) gdzie można urządzać publiczne wzloty pokazowe,
 d) warunki uzyskania zezwolenia na urządzenie publicznych wzlotów pokazowych.
14) Przepisy o kołowaniu (rulowaniu), starcie i lądowaniu:
 a) jak się oznacza strefy: lądowań i odlotów,
 b) jakie są zasady przy starcie samolotów,
 c) jakie są zasady przy kołowaniu (rulowaniu) samolotów,
 d) jakie są zasady przy lądowaniu samolotów.
15) Przepisy o locie nad lotniskami i lądem:
 a) o zwrotach i ćwiczeniach akrobatycznych nad lotniskami,
 b) wypadki, gdy statki powietrzne lecą (naprzeciwko siebie: w kierunkach przecinających się pod kątem; jeden w ślad za drugim),
 c) o zachowaniu się w chmurze, mgle, oparach lub innych warunkach złej widzialności.
16) Startowanie i lądowanie (ich miejsca orz przepisy):
 a) na jakich terenach można lądować,
 b) co to są lotniska wyznaczone,
 c) o korzystaniu z pomocy na lotniskach,
 d) o zarządzeniu wylądowania lub wstrzymania odlotu statków powietrznych.
17) Przepisy lotu wzdłuż urzędowo wyznaczonych szlaków powietrznych oraz ponad oznaczonemi odcinkami granic:
 a) lot wzdłuż szlaku według mapy,
 b) lot wzdłuż szlaku według busoli,
 c) warunki przelatywania bram wlotowych,
 d) jakie są główniejsze szlaki powietrzne w Polsce.
18) Co to jest lot tranzytowy.
19) Co to są lotniska otwarte do użytku publicznego.
20) Postanowienia paszportowe i celne:
 a) warunki odlotu i przylotu statków naszych zagranicę,
 b) wylądowanie między granicą a lotniskiem paszportowo-celnem,
 c) wyrzucanie przesyłek,
 d) przewóz rzeczy niedozwolonych.
21) Przedmioty zabronione do przewozu w międzynarodowej żegludze powietrznej.
22) Warunki korzystania z aparatów radjoelektrycznych.
23) Sygnały optyczne na statkach powietrznych oraz na lotniskach; inne sygnały:
 a) w jakie światła winien być zaopatrzony samolot w czasie nocnych lotów,
 b) jakie sygnały świetlne mają zastosowanie na lotniskach otwartych do nocnego latania,
 c) sygnalizacja rakietami: w razie niebezpieczeństwa, w bliskości strefy zakazanej,
 d) sygnalizacja kierunków wiatru.
24) Odpowiedzialność:
 a) odpowiedzialność właściciela statku w stosunku do osób trzecich na ziemi,
 b) odpowiedzialność właściciela statku w stosunku do osób przewożonych,
 c) odpowiedzialność właściciela statku w stosunku do osób przewożonych bezpłatnie,
 d) odpowiedzialność za latanie na statku niezarejestrowanym.
25) Załoga statków powietrznych:
 a) jakim warunkom winni odpowiadać członkowie załogi polskich statków powietrznych,
 b) co to są: 1) świadectwa uzdolnienia i 2) upoważnienia,
 c) jakie są uprawnienia pilota turysty I-go i II-go stopnia,
 d) co to są lekarskie badania okresowe; ich terminy oraz jakie są obowiązki załogi w stosunku do władz lekarskich w czasie ważności świadectwa uzdolnienia.

Dalszy ciąg na stronie następnej.

BIULETYN KLUBÓW »LOTNICZYCH«

AEROKLUB WARSZAWSKI

Ogólne zgromadzenie sprawozdawczo-wyborcze. Zarząd A. W. zawiadamia członków, iż w dniu 13 marca b. r., t. j. w niedzielę, o godz. 10.30, w lokalu Komitetu Stołecznego L. O. P. P., Chmielna 27, odbędzie się zgromadzenie sprawozdawczo - wyborcze Aeroklubu.

Za Zarząd:

(—) inż. R. Hirszbandt.
Sekretarz.

Warszawa, 18.II.32.

LUBELSKI KLUB LOTNICZY W LUBLINIE

Budowa samolotów. Ze sprawozdań poszczególnych sekcji za rok 1931 wynika, że najwięcej prac wykonała sekcja konstrukcyjna wraz z sekcją budowy.

W okresie sprawozdawczym, wyżej wymienione sekcje rozpoczęły budowę dwóch samolotów turystycznych i w obecnym czasie praca ciągle posuwa się naprzód, bowiem prace konstrukcyjne są już wykończone w 80%, warsztatowe w 40%. Wobec powyższego, z wiosną b. r. sprzęt L. K. L. powiększy się o dwa samoloty: LKL-4 i LKL-5.

Szybownictwo. Lubelski Klub Lotniczy zorganizował sekcję szybowcową L. K. L. w Kazimierzu n/Wisłą na terenie Szkoły Rzemiosł Budowlanych. Sekcja liczy 27 członków i przystąpiła do budowy dwóch szybowców typu szkolnego CWJ. Podobne sekcje są w toku organizacji w Szkole Rzemieślniczej i Budownictwa w Lublinie oraz w gimnazjum męskiem w Tomaszowie Lubelskim. Z wczesną wiosną L. K. L. przystąpi do szkolenia we wszystkich sekcjach kandydatów na pilotów szybowcowych.

Kronika żałobna. Podczas wybuchu sprężonego powietrza w Zakładach Mechanicznych E. Plage i T. Laśkiewicz zginęli członkowie L. K. L.: pilot Józef Łukasik (wyszkolony w Klubie) oraz Franciszek Mrozik i Tadeusz Jackowski. W 4-ym p. l. w Toruniu zginął śmiercią lotnika w katastrofie samolotowej ś. p. Wacław Wakuła — st. żołnierz, pilot, wyszkolony w Klubie.

Cześć Ich pamięci!

Sklejka (dykta) dla Klubów Lotniczych. Lubelski Klub Lotniczy otrzymał z firmy B-ci Konopackich w Mostach zniżkę na sklejki brzozowe i olszowe dla wszystkich Klubów Lotniczych.

Po wszelkie informacje w tej sprawie należy zwracać się do Sekretarjatu L. K. L.

Nowy zarząd L. K. L. W dniu 29-go stycznia b. r. odbyło się walne zebranie L. K. L., na którem po udzieleniu absolutorjum ustępującemu zarządowi, wybrano nowy zarząd, w skład którego weszli: Prezes — p. Tadeusz Gumowski, wiceprezes — p. Kazimierz Różański, sekretarz — p. Halina Różańska, zastępca sekretarza — p. Gabryela Hoszowska, skarbnik — p. Jan Kruk, kierownik sportowy — p. Władysław Szulczewski.

Kierownicy poszczególnych sekcji: Sekcja Budowy Samolotów — p. Antoni Cieński, Biuro Konstrukcyjne — p. Janusz Lange, Sekcja Propagandy — p. Kazimierz Pieniążek, Szkoła (kurs teoretyczny) — p. Witold Grabowski, Sekcja Latania — p. Jerzy Snawadzki, Sekcja Treningowa — p. Józef Żuromski, Sekcja Dochodów Niestałych — p. Zygmunt Kruk, Sekcja Kulturalno - Oświatowa— p. Piotr Krukowski.

Komisja Rewizyjna: pp. Marjan Sowa, Wacław Abramowicz i Jan Czapliński.

Sąd Rozjemczy: pp. inż. Jerzy Rudlicki, inż. Stanisław Januszewski i Jan Fiedorow.

Za Zarząd:

(—) Halina Różańska,
Sekretarz.

Lublin, 15.II.32.

KLUB LOTNICZY PODLASKIEJ WYTWÓRNI SAMOLOTÓW

Trening. W miesięcu styczniu r. b. wykonano w Klubie 206 lotów, w czasie 30 h 09'. Większość lotów wykonali członkowie, mający zdawać egzamin państwowy.

Życie organizacyjne. W styczniu r. b. organizujący się oddział K. L. P. W. S. w Brześciu n/Bugiem, przystąpił do wykonania szybowca „Czajka".

Dnia 18.I r. b. odbyło się doroczne walne zgromadzenie, na którem po udzieleniu absolutorjum ustępującemu zarządowi, wybrano nowy zarząd, który ukonstytuował się jak następuje:

Prezes — inż. Zbysław Ciołkosz.

I wiceprezes — Antoni Uszacki.

II wiceprezes — Jerzy Szałowski.

Skarbnik — Kazimierz Anuszewski.

Sekretarz — Tadeusz Drozdowski.

Kierownik Sekcji Szybowcowej — August Zdaniewski.

Kierownik Sekcji Niest. Doch. — Stefan Hauschild.

Obowiązkowa prenumerata Skrzydlatej Polski. Walne zebranie uchwaliło obowiązkową prenumeratę „Skrzydlatej Polski".

Za Zarząd:

(—) inż. Zb. Ciołkosz,
Prezes.

Biała, 15.II.32.

Program egz. lotn. — c. d.

26) Obowiązki pilota na obcem terytorjum (przepisy wojskowe, celne).
27) Uprawnienia pilota na obcem terytorjum.

Źródła:

1. Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 14 marca 1928 r. o prawie lotniczem (Dz. U. R. P. Nr. 31 z dn. 17 marca 1928 r., poz. 294).

2. Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dn. 20 czerwca 1928 r. o księgach pokładowych (Dz. U. R. P. Nr. 77 z dn. 30 czerwca 1928 r., poz. 688).

3. Rozporządzenie Ministrów Spraw Wewnętrznych i Komunikacji z dnia 30 października 1928 r. o przepisach sanitarnych, higjenicznych i ratowniczych (Dz. U. R. P. Nr. 95 z dn. 22 listopada 1928 r., poz. 842).

4. Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 26 listopada 1928 r. (Dz. U. R. P. Nr. 1 z dn. 8 stycznia 1929 r.):

a) o składzie załogi statku powietrznego — poz. 6,

b) o przyrządach i znakach sygnalizacyjnych — poz. 7,

c) o publicznych wzlotach pokazowych — poz. 8,

d) o sygnalizacji lotniczej — poz. 9,

e) o przepisach bezpieczeństwa ruchu statków powietrznych — poz. 10.

5. Konwencja urządzająca żeglugę powietrzną, podpisana w Paryżu dn. 13

października 1919 r. (Dz. U. R. P. Nr. 6 z dn. 29 stycznia 1929 r., poz. 54).

6. Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dn. 8 lutego 1929 r. o badaniach lekarskich, egzaminach, świadectwach uzdolnienia (dyplomach) i upoważnieniach (licencjach) (Dz. U. R. P. Nr. 35 z dn. 25 maja 1929 r., poz. 323).

7. Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dn. 15 lipca 1929 r. o zarządzeniu wylądowania i wstrzymania odlotu statków powietrznych (Dz. U. R. P. Nr. 56 z dn. 1 sierpnia 1929 r., poz. 445).

8. Rozporządzenie Ministra Komunikacji (Dz. U. R. P. Nr. 59 z dn. 23-go sierpnia 1929 r.):

a) z dn. 11 kwietnia 1929 r. o lotniczej służbie łączności i meteorologicznej, poz. 459,

b) z dn. 8 maja 1929 r. o lotniczej służbie radjoelektrycznej, poz. 460,

c) z dn. 8 maja 1929 r. o korzystaniu z lotnisk, hangarów i urządzeń, poz. 461,

d) z dn. 11 maja 1929 r. o systemie znaczenia statków powietrznych — poz. 462,

e) z dn. 15 maja 1929 r. o przylocie i przelocie obcych statków powietrznych— poz. 463.

9. Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dn. 27 czerwca 1929 r. w sprawie zmiany rozporządzenia z dn. 26 listopada 1928 r. o publicznych wzlotach pokazowych (Dz. U. R. P. Nr. 71 z dn. 16 października 1929 r., poz. 536).

10. Rozporządzenie Ministrów Komunikacji i Spraw Wojskowych z dn. 25 kwietnia 1929 r. o szlakach powietrznych wyznaczonych do lotu ponad obszarem państwa oraz o lotniskach otwartych do żeglugi powietrznej (Monitor Polski, Nr. 220, z dn. 24 września 1929 r., poz. 514).

11. Rozporządzenie Ministra Skarbu o utworzeniu ekspozytur celnych na lotniskach w Katowicach, Krakowie i Poznaniu (Monitor Polski, Nr. 231 z dn. 7 października 1929 r., poz. 514); w Warszawie (Monitor Polski Nr. 34 z 1930 r., poz. 59); we Lwowie i Bydgoszczy (Monitor Polski Nr. 205 z 1931 r., poz. 278/279).

12. Rozporządzenie Ministra Skarbu z dn. 2 lipca 1931 r. wydane w porozumieniu z Ministrami: Komunikacji, Spraw Wewnętrznych i Spraw Wojskowych o postępowaniu celnem w związku z żeglugą powietrzną przez granicę celną R. P. (Dz. U. R. P. Nr. 78 z 1931 r., poz. 620).

13. Ratyfikacja i ogłoszenie protokółów, zmieniających Konwencję z 13-go października (Dz. U. R. P. Nr. 108 z dn. 18.XII 1931 r., poz. 837).

Uwaga: Poszczególne numery Dziennika Ustaw R. P. są do nabycia w Administracji Dziennika Ustaw, Warszawa, ul. Długa 50. Monitor Polski — Miodowa 22.

PYTANIA Z AERONAWIGACJI.

1. Cele nawigacji. Drogi: loksodroma i ortodroma.
2. Mapy, używane w lotnictwie.
3. Busola. Sposób użycia, opis i działanie.
4. Kompensacja busoli.
5. Lot według oceny bez orjentacji terenowej. (Navigation estimée).
6. Wpływ wiatru na lot. Zboczenia.
7. Określenia kursu lotu według danych warunków.
8. Wykres drogi według obliczenia na mapie Mercatora.
9. Określanie elementów oceny: szybkość samolotu, kierunek i siła wiatru, kąt zboczenia.
10. Lot według orjentacji terenowej (obserwowany).
11. Wykorzystanie punktów charakterystycznych terenu dla kontroli lotu według oceny.
12. Pomiary (relevement, peilung) optyczne.
13. Radjo w żegludze powietrznej.
14. Gonjometrja. Gonjometry na ziemi. Określanie punktu.
15. Prowadzenie samolotu zapomocą radjo.
16. Wytykanie drogi zapomocą radja i możliwości tego sposobu.
17. Przyrządy pokładowe nawigacyjne: szybkościomierze, wskaźniki lotu, chyłościomierze, poziomy żyroskopowe.
18. Sposoby użycia i wartości przyrządów pokładowych.
19. Praktyczne zastosowanie oceny elementów lotu. Jej wartość i błędy. Przykłady.
20. Gonjometry na samolotach.

Źródła:

1) Aeronawigacja — kpt. Tuśkiewicza, wydawn. Dep. Aer.

2) A. B. Duval i L. Hebvard, Traité Pratique de Navigation Aérienne. Gauthier-Villers, Paris.

PYTANIA Z ZAKRESU METEOROLOGJI.

1) Meteorologja, jej zastosowanie w lotnictwie.
2) Ciśnienie powietrza. Zastosowanie barometrów w lotnictwie.
3) Warstwy izotermowe i inwersyjne.
4) Szkic historyczny meteorologji, organizacja służby meteorologicznej.
5) Przepowiednia pogody z obserwacyj lokalnych: ciśnienia, zachmurzenia i wiatrów.
6) Wyż barometryczny. Stan pogody na obszarze objętym przez wyż.
7) Zmiany czynników meteorologicznych przy przejściu niżu.
8) Temperatura. Źródła energji cieplnej dla powierzchni ziemi. Pomiar temperatury powietrza.
9) Opady atmosferyczne. Działanie opadów na statek powietrzny i odpowiednie jego zabezpieczenie.
10) Skład powietrza atmosferycznego.
11) Powstawanie chmur.
12) Przygotowanie lotu pod względem meteorologicznym. ziemi i ze zmianą wysokości. Wzór
13) Meteorograf. Pomiar czynników meteorologicznych w swobodnej atmosferze.
14) Ruch powietrza między środowiskiem więcej i mniej ogrzanem. Wiatry spowodowane nierównością temperatury.
15) Drugorzędne postacie izobarów: drugorzędny niż, izobary w postaci V.
16) Klasyfikacja chmur i ich oznaczenia międzynarodowe.
17) Ogólna cyrkulacja atmosfery.
18) Organizacja służby synoptycznej (przepowiednie pogody).
19) Rodzaje burz. Przebieg burzy, huraganu. Trąby powietrzne. Zachowanie się statku powietrznego.
20) Zastosowanie barometrów w lotnictwie (wysokościomierze zwykłe i samopiszące, warjometry, ich kontrole i obsługa).
21) Reguły przemieszczania się niżu, oparte na rozkładzie ciśnienia temperatury, wiatrów dolnych i górnych.
22) Wysokość atmosfery.
23) Postacie skraplania pary wodnej. Rodzaje mgieł. Zachowanie się samolotu przy napotkaniu mgły.
24) Organizacja służby informacyjnej i ostrzegawczej w portach lotniczych.
25) Rozkład zachmurzenia na obszarze objętym przez niż (depresje). Tor niżu. Szybkość przemieszczania się niżu i zmiany w nim zachodzące.
26) Wiatr. Wiatry stateczne i okresowe.
27) Objaśnienia i wykorzystanie informacyj meteorologicznych i map synoptycznych.
28) Przyczyny powstawania wiatru. Stosunek między szybkością i gradientem. Siła odchylająca Gorriolisa.
29) Skład powietrza atmosferycznego.
30) Mapy synoptyczne. Postacie izobarów: niż i wyż. Charakterystyka ogólna stanu pogody na obszarach objętych przez nie.
31) Drugorzędne postacie izobarów: wąwóz niskiego ciśnienia, wał wysokiego ciśnienia.
32) Wysokość atmosfery.
33) Mierzenie wilgotności powietrza.
34) Zastosowanie obserwacji chmur do przepowiedni pogody. Pomiar zachmurzenia. Zjawiska optyczne w atmosferze.
35) Zmiany temperatury: przypadkowe i terenowe.
36) Podział atmosfery na troposferę i stratosferę. Różnice między niemi.
37) Komunikaty meteorologiczne, czynniki meteorologji podawane w komunikatach. Rodzaje przepowiedni pogody.
38) Zmiany ciśnienia na powierzchni barometryczny.
39) Wiatromierze. Zastosowanie wiatromierzy na statku powietrznym.
40) Własności fizyczne powietrza (rozprężliwość i ważkość). Stany równowagi powietrza.
41) Zmiany wiatru ze wzniesieniem się. Zmiany terenowe. Czynniki wpływające na widoczność (przejrzystość powietrza).
42) Organizacja służby informacyjnej i ostrzegawczej w portach lotniczych.
43) Zmiany czynników meteorologicznych przy przejściu niżu.
44) Mierzenie wilgotności powietrza.
45) Rozkład zachmurzenia na obszarze objętym przez niż (depresje). Tor i szybkość przemieszczenia się niżu oraz zmany w nim zachodzące.
46) Postępowania pilota przy napotkaniu burzy. Niebezpieczeństwo grożące samolotowi w burzy.
47) Zmiany czynników meteorologicznych przy przejściu burzy.
48) Zmiany wiatru z wysokością i terenem. Czynniki wpływające na widoczność (przejrzystość powietrza)

Redaktor odpowiedzialny: **Jerzy Osiński.** Wydawca: **Komitet Stołeczny L. O. P. P.**

LOT POLSKI

ORGAN OFICJALNY L.O.P.P. I AEROKLUBU RZECZYPOSPOLITEJ

Prenumerata w kraju:		Prenumer. zagranicą:	
rocznie	— 18 zł.	rocznie	— 18 fr. szw.
półrocznie	— 9 zł.	półrocznie	— 9 fr. szw.
kwartalnie	4.50 zł.		

Numer pojedyńczy 1 zł.

Adres Redakcji i Administracji:

WARSZAWA, WIERZBOWA 9

II PIĘTRO, TELEFON 311-48

Miesięcznik bogato ilustrowany, informujący o życiu lotniczem w Polsce i zagranicą.

PRZEGLĄD LOTNICZY

ILUSTROWANY MIESIĘCZNIK

Organ Lotnictwa Wojskowego

Wydawany przez Departament Aeronautyki i Sekcję Lotniczą Towarzystwa Wiedzy Wojskowej

Prenumerata	kwartalna	— 7.50 zł.
	półroczna	— 15.— zł.
	roczna	— 30.— zł.
Na prowincji	roczna	— 32.— zł.
Zagranicą	roczna	— 5 dol.
	półroczna	— 3 dol.

Numer pojed. 3 złote

Redakcja i Administracja

Warszawa, ul. Puławska, Lotnisko,
Budynek nr. 39, Telefon nr. 820-70

Konto P. K. O. 17.944

CZY WIESZ, ŻE L. O. P. P. BUDUJE W WARSZAWIE PIERWSZĄ W POLSCE

SZKOŁĘ OBRONY PRZECIWGAZOWEJ

DLA LUDNOŚCI CYWILNEJ?

Czy wiesz, że od szybkiego wykończenia tej szkoły zależy przygotowanie kadr instruktorów i instruktorek dla całego Państwa, które nauczą Ciebie i Twoją Rodzinę bronić się przed gazami trującemi na wypadek przyszłej wojny? Zastanów się dobrze! Nie zwlekaj! Przyczyń się we własnym interesie do rychłego wykończenia tego Wielkiego Dzieła.

ZŁÓŻ GROSZ NA KONTO P. K. O. Nr. 17.300.

KOMITET BUDOWY
CYWILNEJ SZKOŁY PRZECIWGAZOWEJ

PAŃSTWOWE ZAKŁADY LOTNICZE

W WARSZAWIE

PŁATOWCE POŚCIGOWE

O ROZSZERZONEM POLU WIDZENIA

P. I i P. VIII Z SILNIKIEM CHŁODZONYM WODĄ

P. VI i P. VII Z SILNIKIEM CHŁODZONYM POWIETRZEM

PŁATOWCE SPORTOWO-TURYSTYCZNE P. Z. L. 5

NAJŁATWIEJSZE W PILOTAŻU
NAJPROSTSZE — NAJTAŃSZE

PŁATOWCE KOMUNIKACYJNE — WSZELKIE KONSTRUKCJE LOTNICZE

AMORTYZATORY

OLIWNO-POWIETRZNE

ŚLIZGOWCE

ŚCIĘGNA

PROFILOWANE

WARSZAWA, UL. PUŁAWSKA 2a
ADRES TELEGRAFICZNY: „PEZETEL"
TELEFONY: Dyrekcji 848-24, Biura zakupów 850-25

Konto czekowe w Banku Gospodarstwa Krajowego Nr. 1542, w P. K. O. Warszawa Nr. 39.603

Zakł. Druk. F. Wyszyński i S-ka, Warszawa, Warecka 15.